Les
PUBLICATIONS
DU QUÉBEC

# Ministère des Transports

## Rapport annuel 1986-1987

Québec

Le contenu de cette publication a été rédigé par
le ministère des Transports

Cette édition a été produite par

Les Publications du Québec
1279, boulevard Charest Ouest
Québec (Québec)
G1N 4K7

Dépôt légal - 2e trimestre 1988
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN 2-551-08202-1
ISSN 0711-9011

© Gouvernement du Québec

Monsieur Pierre Lorrain
Président de l'Assemblée nationale
Hôtel du Gouvernement
Québec

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel du ministère des Transports pour l'exercice financier 1986-1987.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

Le ministre,

Marc-Yvan Côté

Québec, avril 1988

Monsieur Marc-Yvan Côté
Ministre des Transports
Responsable du développement régional
Hôtel du Gouvernement
Québec

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport des activités du ministère des Transports pour l'exercice financier 1986-1987.

Veuillez recevoir, Monsieur le Ministre, l'assurance de mon entière collaboration.

Le sous-ministre des Transports,

Pierre Michaud

Québec, avril 1988

## Table des matières


**Partie I**
**Cadre de fonctionnement** 9

**Chapitre I**
**Lois, vocation et organisation administrative** 9

1.1 Lois constitutives 9
1.2 Lois administrées 9
1.3 Amendements aux lois et règlements 10
1.4 Vocation 11
1.5 Organisation administrative 11
1.6 Réorganisation administrative 14

**Chapitre II**
**Champs d'activité** 15

2.1 Missions 15
2.2 Programmes 15

**Chapitre III**
**Ressources** 17

3.1 Ressources humaines 17
3.2 Ressources financières 18

**Partie II**
**Activités par programme** 19

**Chapitre IV**
**Programme 1**

Systèmes de transport terrestre 19
4.1 Inventaire et recherche 19
4.2 Transport des personnes 21
4.3 Transport des marchandises 23

**Chapitre V**
**Programme 3**

Construction du réseau routier 27
5.1 Orientations 27
5.2 Travaux de génie 27
5.3 Travaux routiers 27

**Chapitre VI**
**Programme 4**

Conservation du réseau routier 31
6.1 Conservation des chaussées 31
6.2 Structures 31
6.3 Équipement de contrôle 31
6.4 Entretien d'hiver 31
6.5 Activités de soutien 32
6.6 Soutien en matériel 32

**Chapitre VII**
**Programme 5**

Gestion interne et soutien 33
7.1 Gestion financière 33
7.2 Administration 33
7.3 Communications 34
7.4 Systèmes de gestion 34

**Chapitre VIII**
**Programme 6**

Transport scolaire 37

**Chapitre IX**
**Programme 7**

Transport maritime et aérien 39
9.1 Transport maritime 39
9.2 Transport aérien 40

**Chapitre X**
**Programme 8**

Service aérien gouvernemental 43
10.1 Transport des personnes et des marchandises 43
10.2 Protection de la forêt 43

**Chapitre XI**
**Secrétariat du Ministère** 45

11.1 Service des relations extraministérielles 45
11.2 Service des archives et messageries 46

## Liste des tableaux et des graphiques

### Tableaux

1. Missions gouvernementales et programmes du Ministère **15**
2. Affectation des budgets de 1985-1986 et de 1986-1987 par programme et élément de programme **18**
3. Organisation administrative **24-25**
4. Longueur du réseau routier sous la responsabilité du ministère des Transports **31**
5. Principaux postes budgétaires **31**
6. Données sur le déneigement du réseau routier provincial **32**
7. Répartition des contrats accordés **33**

### Graphiques

1. Effectifs réguliers autorisés au 31 mars **17**
2. Subventions aux services de transport **21**

N.B. La forme grammaticale utilisée dans ce document vaut, lorsqu'il y a lieu, pour les personnes des deux sexes.

# Partie 1
# Cadre de fonctionnement

## Chapitre I
## Lois, vocation et organisation administrative

### 1.1 Lois constitutives

C'est en 1972 que fut constitué l'actuel ministère des Transports, par l'adoption d'une loi qui consacrait la fusion des anciens ministères de la Voirie et des Transports et accordait à un seul ministre l'ensemble de la juridiction en matière de transport.

La même année, la Loi sur les transports venait ajouter aux responsabilités déjà confiées au ministre, le transport des écoliers, antérieurement assumé par le ministère de l'Éducation, et le transport par taxi, qui relevait auparavant des municipalités et qui a fait, depuis, l'objet d'une loi distincte, soit la Loi sur le transport par taxi.

Cette loi concerne aussi des organismes qui tombent sous la juridiction du ministre des Transports, comme la Commission des transports du Québec et le Conseil de la recherche et du développement en transport.

Au cours des années, le ministre s'est vu confier la responsabilité d'autres organismes tels la Société du port ferroviaire de Baie-Comeau — Hauterive, la Régie de l'assurance automobile du Québec, la Société québécoise des transports et l'Office des autoroutes.

Ces organismes produisant leur propre rapport annuel, il n'en sera pas question ici.

### 1.2 Lois administrées

Le ministre des Transports est chargé de surveiller l'application de plusieurs lois dont voici les principales :

Loi sur l'assurance automobile
L.R.Q., c. A-25

Loi sur les autoroutes
L.R.Q., c. A-34

Loi sur les chemins de colonisation
L.R.Q., c. C-13

Loi sur les chemins de fer
L.R.Q., c. C-14

Code de la sécurité routière
L.R.Q., c. C-24.1

Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal
L.R.Q., c. C-60.1

Loi sur les corporations municipales et intermunicipales de transport
L.R.Q., c. C-70

Loi sur l'expropriation
L.R.Q., c. E-24, titres 2 et 3

Loi sur l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobiles
L.R.Q., c. I-5

Loi sur le ministère des Transports
L.R.Q., c. M-28

Loi sur les panneaux-réclame et affiches
L.R.Q., c. P-5

Loi sur la Régie de l'assurance automobile du Québec
L.R.Q., c. R-4

Loi sur la Société des traversiers du Québec
L.R.Q., c. S-14

Loi sur la Société québécoise des transports
L.R.Q., c. S-22.1

Loi sur le transport par taxi
L.R.Q., c. T-11.1

Loi sur les transports
L.R.Q., c. T-12

Loi sur la vente des billets de chemin de fer
L.R.Q., c. V-2

Loi sur la voirie
L.R.Q., c. V-8

Loi sur l'instruction publique
L.R.Q., c. I-14
(Transport des écoliers)

Loi sur la Société de transport de la ville de Laval
(1984, c. 42)
(En collaboration avec le ministre des Affaires municipales)

Loi sur la Société de transport de la rive sud de Montréal
(1985, c. 32)
(En collaboration avec le ministre des Affaires municipales).

### 1.3 Amendements aux lois et règlements

Au cours de l'exercice 1986-1987, les mesures législatives suivantes ont été adoptées:

- la Loi modifiant le Code de la sécurité routière (1986, c. 12), sanctionnée le 18 juin 1986. Cette loi a pour but d'accroître la sévérité des sanctions relatives à la révocation des permis de conduire, à la suspension du droit d'en obtenir un et à la durée des inscriptions de points d'inaptitude au dossier d'un conducteur, en cas d'infractions criminelles reliées à la conduite d'un véhicule, et de supprimer, dans ces cas, la délivrance de permis restreints; elle a aussi pour but d'apporter certaines modifications au transport de personnes;
- la Loi modifiant la Loi sur le transport par taxi et le Code de la sécurité routière (1986, c. 63), sanctionnée le 19 juin 1986. Cette loi vise principalement à préciser les règles applicables au transport collectif par taxi, à l'exercice du pouvoir de réglementation et de contrôle des services de transport par taxi et aux pouvoirs de la Commission des transports du Québec, tout en établissant un système de vérification des taximètres analogue à celui de la vérification mécanique des véhicules;
- la Loi modifiant la Loi sur les corporations municipales et intermunicipales de transport et d'autres dispositions législatives concernant les organismes publics de transport en commun (1986, c. 64), sanctionnée le 19 juin 1986. Cette loi a pour objet d'harmoniser les dispositions applicables aux organismes de transport en commun et de les adapter à la nouvelle terminologie introduite par la réforme réglementaire du transport par autobus;
- la Loi modifiant la Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal, la Loi sur les cités et villes et le Code municipal du Québec (1986, c. 66), sanctionnée le 19 juin 1986. Cette loi a principalement pour objet d'apporter certains ajustements concernant l'organisation des services de transport en commun par des municipalités, des régies intermunicipales ou des conseils intermunicipaux de transport;
- la Loi modifiant la Loi sur les transports, la Loi sur le ministère des Transports et la Loi sur la voirie (1986, c. 67), sanctionnée le 19 juin 1986. Cette loi apporte quelques changements aux pouvoirs de la Commission des transports du Québec, principalement en matière de transport par autobus, et à ceux du ministre quant aux subventions, à la disposition des biens qu'il administre et à la conclusion de contrats de transport maritime; elle limite aussi les pouvoirs de perquisition et de saisie sans mandat des agents de la paix en matière de transport;
- la Loi concernant certaines rétrocessions de droits dont le gouvernement est devenu titulaire par expropriation avant le 1er avril 1976 (1986, c. 90), sanctionnée le 18 décembre 1986. Cette loi a pour objet de remédier aux effets d'un jugement déclarant invalides certaines rétrocessions et de conférer à la Chambre de l'expropriation de la Cour provinciale la juridiction en matière de fixation et de révision de l'indemnité d'expropriation par suite d'une rétrocession, de même qu'en matière de dommages qui pourraient en résulter;
- le Code de la sécurité routière (1986, c. 91), sanctionné le 18 décembre 1986. Ce nouveau code prévoit des règles plus précises et plus sévères quant au comportement des usagers de la route de manière à accroître leur sécurité; il renforce les mécanismes de surveillance et de contrôle relatifs à la propriété et à l'utilisation des véhicules routiers, à l'aptitude et à la compétence des conducteurs; de plus, il accroît la sévérité des sanctions en matière de révocation et de suspension des permis, limite les cas où un permis restreint peut être délivré pour la conduite d'un véhicule dans l'exécution du travail, impose l'installation et l'utilisation de nouveaux équipements de sécurité, accentue les obligations à l'égard du port de la ceinture et soumet les cyclistes à la plupart des règles de circulation des véhicules; il rend obligatoire la vérification mécanique pour un bon nombre de véhicules routiers et il contient certaines dispositions visant à faciliter le stationnement des véhicules conduits par des personnes handicapées;
- la Loi modifiant la Loi sur les transports (1986, c. 92), sanctionnée le 18 décembre 1986. Cette loi vise principalement la modification des pouvoirs réglementaires du gouvernement pour permettre l'adoption d'un nouveau règlement sur le transport par autobus et l'attribution à la Commission des transports du Québec d'un pouvoir discrétionnaire en matière de délivrance, renouvellement et transfert de permis. Elle a aussi pour objet de remédier aux effets d'un jugement déclarant *ultra vires* le Règlement sur le transport par autobus, sur les permis déjà délivrés, les décisions déjà rendues et les demandes introduites mais pour lesquelles aucune décision n'a encore été prononcée.

Les modifications suivantes ont été apportées à plusieurs règlements adoptés principalement en vertu de la Loi sur les transports et de la Loi sur le transport par taxi :

- deux règlements apportant des modifications aux Règles de pratique et de régie interne de la Commission des transports du Québec ont été adoptés (Décrets 1325-86 du 27 août 1986 et 1824-86 du 3 décembre 1986); ces règlements ont respectivement pour but d'alléger la procédure applicable aux demandes de permis « corridor » et d'assurer la concordance de certaines règles avec

celles visant l'intégration des droits de renouvellement des permis aux droits d'immatriculation;

- le Règlement modifiant le Règlement sur le camionnage en vrac (Décret 1326-86 du 27 août 1986); ce règlement est en conformité avec l'abrogation du Règlement sur le transport des déchets, tout en assouplissant certaines restrictions quant au transfert de permis de camionnage en vrac;
- le Règlement modifiant l'Ordonnance générale sur le camionnage et abrogeant l'Ordonnance sur le district du Montréal métropolitain (Décret 1327-86 du 27 août 1986); ce règlement abroge l'Ordonnance sur le district du Montréal métropolitain pour en transférer certaines dispositions dans l'Ordonnance générale sur le camionnage, crée un district pour le Québec métropolitain, assure la concordance avec l'abrogation du Règlement sur le transport des déchets, exclut de la réglementation la livraison, par véhicule de livraison, de périodiques au consommateur, au camelot ou à un point de vente et modifie les conditions de délivrance des permis de transport supplétif de même que les conditions d'exploitation du permis de transport par contrat en relation avec le droit de retour;
- le Règlement abrogeant le Règlement sur la délivrance de permis expérimentaux pour le transport de marchandises à l'aéroport international de Mirabel (Décret 1328-86 du 27 août 1986); outre cette abrogation, ce règlement contient des mesures prévoyant le prolongement des services jusqu'au 31 mars 1987 et la délivrance de permis dans le cadre de l'Ordonnance générale sur le camionnage pour les services fournis après cette date;
- le Règlement abrogeant le Règlement sur le transport des déchets (Décret 1329-86 du 27 août 1986);
- le Règlement sur le transport par autobus (Décret 1991-86 du 19 décembre 1986); ce règlement reprend essentiellement les dispositions du règlement du 25 septembre 1985 à la suite de l'adoption de nouvelles dispositions législatives habilitantes en spécifiant les critères auxquels doit satisfaire toute personne qui demande un permis de transport par autobus;
- le Règlement modifiant le Règlement visant à favoriser le financement d'un programme de réduction du nombre de permis de taxi dans l'agglomération de Montréal (Décret 349-87 du 11 mars 1987); ce règlement fait passer de 10 000 $ à 20 000 $ le droit payable par les titulaires de permis de taxi de l'agglomération de Montréal pour financer le programme de réduction du nombre de permis de taxi dans cette agglomération;
- le Règlement modifiant le Règlement sur le transport par taxi (Décret 393-87 du 18 mars 1987); ce règlement modifie les normes auxquelles doivent satisfaire les limousines et leur équipement, tout en établissant un tarif minimal pour ce transport;
- le Règlement sur certains immeubles administrés par le ministre des Transports (Décret 1050-86 du 9 juillet 1986); ce règlement, adopté en vertu de la Loi sur le ministère des Transports, vise à empêcher l'exploitation de commerces, en particulier dans les haltes routières, et à réglementer le stationnement des véhicules et le comportement des usagers.

Enfin, le 1er avril 1986, entraient en vigueur les normes de signalisation des travaux de courte durée adoptées par arrêté ministériel conformément au Code de la sécurité routière. Ces règles visent l'application de normes de signalisation uniformes des travaux, de manière à assurer la sécurité des travailleurs et des usagers de la route.

## 1.4 Vocation

La vocation du Ministère tient son origine des pouvoirs qui lui sont conférés par sa loi constitutive et par la Loi sur les transports.

La Loi sur le ministère des Transports charge le ministre d'élaborer et de proposer au gouvernement des politiques de transport, de les mettre en œuvre et d'en surveiller l'application.

En vertu de cette loi, le ministre doit aussi effectuer ou faire effectuer des travaux de voirie, notamment le développement, l'amélioration et l'entretien des routes publiques et des ponts.

Par ailleurs, la Loi sur les transports confère au ministre la responsabilité d'établir un plan des systèmes de transport, d'inventorier et de réglementer les coûts, les taux et les tarifs. Elle l'autorise aussi à accorder des subventions à des fins de transport.

## 1.5 Organisation administrative

Au 31 mars 1987, l'organisation administrative du Ministère, telle qu'approuvée par le Conseil du trésor, se composait du Bureau du sous-ministre, de 5 directions générales, de 24 directions centrales, de 12 directions régionales, de 47 districts et de 46 services.

### *Bureau du sous-ministre*

On notera d'abord que cinq directions centrales et deux services sont rattachés directement au Bureau du sous-ministre, dans le but d'améliorer l'efficacité de la politique du Ministère dans des champs tels que la planification, la recherche, le développement et la gestion des transports. Ce sont les directions de la recherche, du secrétariat du Ministère, de la program-

mation, des communications et du service aérien gouvernemental, ainsi que les services de la vérification interne et des enquêtes.

On trouve aussi, à ce niveau, des services déconcentrés de deux autres ministères: la Direction de la comptabilité (contrôleur des finances) et la Direction juridique (ministère de la Justice).

Voici une brève description du rôle de chacune de ces unités administratives:

**Direction de la recherche:** concevoir, implanter et gérer la politique et les programmes d'aide relatifs à la recherche-développement en transport, en concertation avec le Comité ministériel de recherche-développement en transport et le Conseil de la recherche et du développement en transport; réaliser et coordonner des recherches socio-économiques et des études globales reliées aux systèmes de transport; assurer un développement harmonieux des ressources documentaires, la gestion du système d'information scientifique et la diffusion des résultats d'études et de recherches; assurer la cohérence du contenu statistique de l'information ministérielle.

**Service de la vérification interne:** s'assurer que le Ministère opère de façon efficace à l'intérieur du cadre des lois qui le régissent et que les actifs soient convenablement protégés contre les pertes de toute nature.

**Service des enquêtes:** assurer la sauvegarde des intérêts du Ministère en effectuant des enquêtes sur tout acte suspect ou irrégulier posé par des fonctionnaires ou des mandataires.

**Direction du secrétariat du Ministère:** assurer la coordination, la rationalisation et l'harmonisation de l'action ministérielle et ce, dans le respect des mandats et compétences dévolus à la structure administrative; assurer la responsabilité de l'accès à l'information et de l'amélioration des services aux citoyens; assurer la gestion du fichier central des dossiers, des plans et des documents officiels du Ministère.

**Direction de la programmation:** concevoir et élaborer des politiques globales, des stratégies et des programmes d'ensemble concernant les services et infrastructures de transport; préparer le plan quinquennal d'immobilisation relatif à l'équipement et aux infrastructures dont le Ministère a charge.

**Direction des communications:** concevoir et réaliser des programmes d'information et de documentation relatifs aux transports afin de faire connaître aux différents publics les objectifs, les politiques, les projets et les réalisations du Ministère; mettre des moyens en place afin de déceler, chez le public, les tendances ou les critiques susceptibles d'apporter un éclairage nouveau et de favoriser les prises de décision.

**Service aérien gouvernemental:** offrir un service de transport aérien en vue de répondre aux besoins des divers ministères et organismes gouvernementaux; fournir une compétence technique à tout ministère ou organisme faisant appel à l'entreprise privée.

**Direction de la comptabilité:** s'assurer que la comptabilité du Ministère s'effectue en conformité avec les conventions comptables et gouvernementales.

**Direction juridique:** assister le Ministère dans ses dossiers à incidence juridique et légale.

### *Les cinq directions générales*

### 1. Direction générale du transport terrestre des personnes

Elle établit les orientations, conçoit et élabore une politique d'aide, des programmes et le cadre réglementaire concernant le développement, la mise en place et le fonctionnement des systèmes de transport terrestre des personnes afin de répondre aux besoins des utilisateurs et des exploitants. De plus, elle favorise le développement et le fonctionnement des réseaux et des infrastructures de transport terrestre des personnes.

Cette direction générale englobe les unités administratives suivantes :

**Direction des études et de la planification:** entreprendre, orienter et coordonner les études concernant l'élaboration des politiques, la réglementation, les programmes d'aide, la situation économique de l'industrie du transport et le développement cohérent des réseaux de transport à l'échelle du Québec.

**Direction de l'expertise technique et projets:** assurer, à la suite d'études d'opportunité, la conduite d'expertises de faisabilité technique et la préparation d'avant-projets et de plans et devis concernant les infrastructures et les équipements de transport terrestre des personnes.

**Direction des programmes d'aide et de réglementation:** assurer une administration efficace des programmes d'aide au transport terrestre des personnes tout en maintenant un cadre réglementaire approprié, garantir des interventions judicieuses et continues auprès des clientèles visées afin de mesurer l'efficacité des ressources consacrées à ces programmes et d'en rationaliser l'utilisation.

**Direction de l'administration et du péage:** planifier, diriger et contrôler les programmes visant à fournir aux autres directions de la direction générale les connaissances techniques et le soutien sur le plan administratif ainsi que dans le domaine des systèmes d'information.

### 2. Direction générale du transport intermodal

Elle conçoit, développe et évalue les services et les systèmes de transport dans les domaines maritime, aérien, ferroviaire et routier des marchandises. En

plus, elle réglemente et normalise les divers services de transport, de même que leur utilisation.

Cette direction générale comprend les unités administratives suivantes:

**Direction du transport maritime:** assurer la définition et l'application des politiques, réglementations, normes, échelles de tarification et critères de subventions dans le domaine du transport maritime et en promouvoir le développement ordonné au Québec; représenter le Ministère auprès des organismes et des entreprises œuvrant dans le domaine du transport maritime et auprès des utilisateurs de ces services.

**Direction du transport aérien:** élaborer, réviser et implanter des politiques et des programmes de développement des services et infrastructures de transport aérien au Québec et définir des critères d'aide à des entreprises qui exploitent des services dans ce domaine; promouvoir l'amélioration et la sécurité des moyens et des services de transport aérien.

**Direction du transport ferroviaire:** inventorier, analyser et prévoir les besoins en matière de transport et d'infrastructures ferroviaires au Québec; élaborer des politiques et des programmes d'intervention applicables au transport ferroviaire et s'assurer d'une réglementation pertinente dans ce domaine.

**Direction du transport routier des marchandises:** assurer la définition et l'application des politiques et des programmes d'intervention du Ministère dans le domaine du transport routier des marchandises, en évaluer le cadre réglementaire et en assurer le fonctionnement.

### 3. Direction générale du génie

Elle conduit des activités reliées à la planification du réseau routier et au design des infrastructures de transport; elle fournit l'assistance technique nécessaire à la construction et à l'entretien des infrastructures de transport.

Cette direction générale comprend les unités administratives suivantes:

**Direction de la planification routière:** proposer les orientations et les objectifs du Ministère relativement à la gestion du réseau routier ainsi que les stratégies permettant d'atteindre ces objectifs; réaliser la confection de plans et devis de chaussées, de routes, de pistes, de chemins de fer et d'autres infrastructures de transport.

**Direction des sols et matériaux:** fournir un service d'assistance technique spécialisée auprès des unités administratives intéressées dans la conception, la réalisation et l'entretien des infrastructures de transport.

**Direction des structures:** concevoir des plans et devis servant à la construction des ponts, viaducs, quais, débarcadères et autres ouvrages d'art; fournir une assistance technique spécialisée dans la réalisation des travaux de construction et d'entretien des ouvrages d'art.

**Direction des acquisitions:** assurer les droits de propriété et de passage nécessaires à la réalisation des projets de construction du Ministère; établir, auprès des entreprises d'utilités publiques, les ententes nécessaires en vue de coordonner les travaux de construction ou de modification.

### 4. Direction générale des opérations

Elle voit au développement, à l'amélioration et à l'entretien des infrastructures de transport maritime, aérien et terrestre, conformément aux programmes; elle assume aussi les responsabilités relatives à la gestion du matériel, ainsi qu'à la production, l'implantation et l'entretien des éléments de signalisation de l'ensemble des infrastructures.

À cette direction générale se greffent les unités administratives suivantes:

**Direction de la construction:** doter le Ministère de systèmes de gestion lui permettant de planifier, d'organiser et de contrôler avec efficacité les nombreuses activités propres au développement et à l'amélioration des infrastructures de transport et s'assurer de leur fonctionnement; garantir à l'échelle du Québec des méthodes uniformes de conception, de préparation, d'exécution, de surveillance et de contrôle des travaux de construction des infrastructures de transport.

**Direction de l'entretien:** pourvoir le Ministère d'un système de gestion lui permettant de planifier, d'organiser et de contrôler avec efficacité les nombreuses activités propres à l'entretien; assurer à l'échelle du Québec des méthodes uniformes d'exécution, de surveillance et de contrôle des travaux d'entretien des infrastructures et des bâtisses sous la juridiction du Ministère.

**Directions régionales:** fournir aux régions une gestion efficace des ressources consacrées à la construction et à l'entretien des infrastructures de transport ainsi qu'à l'exploitation des immeubles sous la juridiction du Ministère; représenter le Ministère auprès de la population et de différents organismes publics dans les régions.

Une forte proportion des effectifs du Ministère est concentrée dans cette direction générale; quelque 5 100 personnes y travaillaient en 1986-1987, et l'arrivée du personnel saisonnier, en été, a porté ce nombre à plus de 7 000.

### 5. Direction générale de l'administration et de la gestion financière

Essentiellement, elle joue un rôle conseil auprès des gestionnaires du Ministère: elle fournit aux différentes unités administratives des services spécialisés en matière de personnel, de budget, de systèmes de gestion, de contrat, d'approvisionnement ainsi que de réclamation.

Pour tous ces domaines, elle remplit également un rôle d'intermédiaire auprès des organismes centraux du gouvernement.

Les unités administratives qui en font partie sont les suivantes :

**Direction du contrôle budgétaire:** garantir une allocation rationnelle des ressources financières du Ministère et un contrôle budgétaire adéquat; s'assurer de la juste utilisation des subventions versées par le Ministère ainsi que d'un contrôle approprié des dépenses et des recettes; veiller à ce que le Ministère obtienne la meilleure part financière possible dans le cas d'ententes conclues avec d'autres gouvernements soit de niveau municipal, provincial ou fédéral et qu'il récupère les sommes qui lui sont dues.

**Direction du personnel:** fournir aux gestionnaires la compétence nécessaire en matière d'organisation administrative, de gestion et de développement des ressources humaines et de relations de travail, conformément aux lois, règlements, conventions collectives et directives régissant le personnel de la fonction publique.

**Direction des contrats et de l'approvisionnement:** veiller à ce que l'approvisionnement du Ministère en matériaux ou autres fournitures soit effectué au moindre coût possible et dans les délais requis; assurer aux unités administratives du Ministère des services compétents et conformes aux lois ou aux règlements en vigueur en matière d'approvisionnement et de contrats.

**Direction des réclamations:** garantir la justice et l'équité dans toute matière contentieuse existant, d'une part, entre le Ministère et ses divers contractants, d'autre part, entre le Ministère et le public, quant aux réclamations sur dommages.

**Direction des systèmes de gestion:** fournir le soutien nécessaire au développement, à la réalisation, à l'implantation, à l'exploitation et à l'entretien des systèmes administratifs et scientifiques, à la bureautique ainsi qu'aux normes et procédés requis pour le fonctionnement efficace des unités administratives en matière de systèmes de gestion; élaborer les plans directeurs de l'informatique et de la bureautique.

### 1.6 Réorganisation administrative

Certaines modifications apportées au cours de l'année à l'organisation administrative du Ministère poursuivaient les buts suivants:

— rencontrer les objectifs de compression inscrits dans les politiques du Conseil du trésor relatives à la gestion des emplois supérieurs;

— rationaliser les activités et les ressources dans certaines unités administratives;

— viser l'amélioration de la qualité des services offerts aux clientèles du Ministère.

C'est ainsi que le poste de directeur de la vérification interne et des enquêtes a été aboli, conformément au plan de compression des postes de cadres au Ministère. Cependant, les deux services qui relevaient de cette Direction, soit celui de la vérification interne et celui des enquêtes, demeurent inchangés; ils ont été rattachés directement au Bureau du sous-ministre.

À la Direction de la recherche, le Service de la recherche en systèmes et socio-économie des transports a été aboli dans le but de rationaliser les activités de recherche et de rencontrer aussi le plan de compression des postes de cadres.

La Direction des communications a été dotée d'une nouvelle structure regroupant des activités homogènes sous des noms reflétant mieux la réalité des mandats. Cette nouvelle structure, qui tend également à assurer de meilleurs services aux clientèles du Ministère, regroupe, d'une part, les activités touchant l'édition et, d'autre part, les activités reliées aux relations avec le public. L'ancien Service de la documentation et des publications est devenu celui de l'édition et l'ancien Service de l'information a été remplacé par celui des relations publiques.

En outre, le Ministère a constitué le Service de l'entretien d'hiver et des structures, ce qui rencontre les objectifs de compression des effectifs d'encadrement et de regroupement des activités, en vue d'une coordination plus harmonieuse. Ce Service, ratttaché à la Direction de l'entretien, intègre les activités des anciens services de l'entretien d'hiver et de l'entretien des structures.

# Chapitre II
# Champs d'activité

## 2.1 Missions

Dans le cadre des biens et services produits par l'État québécois, le ministère des Transports œuvre dans le cadre de trois missions spécifiques: économique, éducative et culturelle, gouvernementale et administrative.

Les infrastructures de transport sont d'une importance vitale pour le développement économique des régions. La conception des systèmes de transport québécois, la planification des infrastructures dans les domaines aérien, maritime et terrestre, la confection des plans et devis nécessaires à la réalisation des projets ainsi que l'exécution des travaux de construction et d'entretien, constituent les diverses composantes de la vocation économique du Ministère.

Conformément à la Loi sur les transports, le Ministère participe à la mission éducative et culturelle en accordant le soutien administratif et l'aide financière nécessaires au transport des écoliers. Ses activités en ce domaine visent une rationalisation des moyens employés afin d'offrir un service satisfaisant aux écoliers.

Quant à la mission gouvernementale et administrative, le Ministère y collabore par les services qu'il fournit en matière de transport aérien gouvernemental, à savoir: le transport d'urgence de malades, la protection de la forêt, l'assistance à la Sûreté du Québec et, occasionnellement, le transport des membres du gouvernement et de l'Administration dans le cadre de l'exercice de leurs fonctions.

## 2.2 Programmes

Les activités du Ministère se répartissent à l'intérieur de huit programmes.

### *1. Systèmes de transport terrestre*

Ce programme consiste à inventorier, améliorer et coordonner les systèmes de transport et à fournir une aide financière aux services de transport en commun et de transport adapté aux personnes handicapées.

### *2. Commission des transports du Québec*

Cet organisme relève directement du ministre des Transports et produit son propre rapport annuel.

### *3. Construction du réseau routier*

Ce programme concerne le développement et l'amélioration du réseau routier.

### *4. Conservation du réseau routier*

Ce programme s'applique à l'entretien et à la qualité du réseau routier.

### *5. Gestion interne et soutien*

Ce programme vise à planifier, diriger et coordonner l'emploi des ressources humaines, matérielles et financières essentielles à la bonne gestion des programmes.

### *6. Transport scolaire*

Ce programme assure aux institutions primaires et secondaires les ressources financières nécessaires au transport des écoliers.

### *7. Transport maritime et aérien*

Ce programme permet d'assurer le maintien, l'amélioration et le développement des services de transport maritime et aérien.

Tableau 1

**Missions gouvernementales et programmes du Ministère**

| Missions | Domaines | Secteurs | Programmes |
|---|---|---|---|
| Économique | Transports | Transport terrestre | 1. Système de transport terrestre |
| | | | 2. Commission des transports du Québec |
| | | | 3. Construction du réseau routier |
| | | | 4. Conservation du réseau routier |
| | | | 5. Gestion interne et soutien |
| | | Transport maritime et aérien | 7. Transport maritime et aérien |
| Éducative et culturelle | Éducation | Administration et Service | 6. Transport scolaire |
| Gouvernementale et administrative | Gestion administrative centrale | Soutien de service | 8. Transport aérien gouvernemental |

### *8. Transport aérien gouvernemental*

Ce programme est destiné à fournir des services spécialisés de transport aérien à des fins gouvernementales.

### *Évaluation des programmes*

L'année 1986-1987 marque le début des activités du Service de l'évaluation des programmes. Le mandat du Service est de mettre en place et de gérer un processus d'évaluation des programmes et activités du Ministère, qui vise à mesurer l'atteinte des objectifs établis et à assurer une allocation optimale des ressources.

La conception d'une politique d'évaluation de programme a mobilisé une bonne partie des ressources du Service et a nécessité de nombreuses recherches dans le domaine ainsi que de nombreuses consultations tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du Ministère. Cette politique s'inscrit dans la recherche d'une plus grande performance des actions du Ministère et ce, afin de répondre le plus efficacement possible aux besoins et attentes de la population. Elle repose sur une participation très étroite des gestionnaires et leur reconnaît une responsabilité de premier plan en matière d'évaluation de programme. La démarche envisagée prévoit la production, en janvier de chaque année, d'un plan ministériel d'évaluation approuvé par le sous-ministre. Le plan identifie et intègre l'ensemble des travaux d'évaluation à entreprendre au Ministère au cours des douze mois suivants.

Du côté des études d'évaluation, le Service a réalisé une évaluation d'ensemble des activités du Service aérien gouvernemental; le rapport d'étude a été déposé auprès du sous-ministre en novembre 1986 et transmis au secrétariat du Conseil du trésor par la suite. Une évaluation de 45 activités dans le secteur de la construction a également été complétée, et le rapport déposé auprès du directeur général du Génie en mars 1987.

L'identification d'indicateurs de programmes a également mobilisé les ressources du Service. Ces indicateurs s'adressent d'abord aux autorités du Ministère et visent à faire état de la performance des principaux programmes d'intervention. Les secteurs où le Service a amorcé le développement d'indicateurs sont ceux du transport urbain, scolaire et maritime. Leur développement se poursuivra au cours de l'année 1987-1988, de même que l'identification et le développement d'autres indicateurs de programmes dans les autres secteurs d'intervention du Ministère.

# Chapitre III
# Ressources

## 3.1 Ressources humaines

Pour l'année financière 1986-1987, l'enveloppe des effectifs réguliers autorisés a été fixée à 7 512 postes. Au cours des trois dernières années, ce nombre est passé de 8 208 en 1984-1985 à 7 559 en 1985-1986, puis à 7 512 cette année. Cette situation reflète la politique de compression budgétaire et de gestion des effectifs gouvernementaux, conformément aux normes établies par le Conseil du trésor.

Ainsi, au 31 mars 1987, 7 109 postes (94,7 %) étaient occupés alors que 403 (5,3 %) étaient vacants.

Quant aux effectifs occasionnels, l'enveloppe autorisée se comptabilisait en années/personne. Au cours de l'exercice 1986-1987, le Ministère a enregistré 2 302 années/personne à ce chapitre, comparativement à 2 659 en 1984-1985 et 2 532 en 1985-1986.

Pour faire suite à l'adoption d'une directive sur le recrutement et la sélection du personnel occasionnel dans la fonction publique, le Ministère a constitué un fichier de candidatures et mis sur pied une structure d'accueil des candidats. Sur quelque 20 000 personnes qui se sont inscrites au fichier, environ 6 000 ont fait l'objet d'une vérification d'admissibilité. En outre, 870 demandes de personnel occasionnel ont été traitées.

L'Office des ressources humaines a élargi le champ de la délégation concernant la tenue de concours, ce qui a entraîné un ajout de 67 classes d'emploi en délégation.

Le Ministère a enregistré près de 830 mouvements de personnel durant l'année. Parmi les personnes nommées ou promues, 247 ont participé à des concours délégués.

La révision ou la création de profils de sélection normalisés ont été entreprises et une banque de questions a été constituée pour l'évaluation des candidats aux emplois de chef d'équipe en routes et structures.

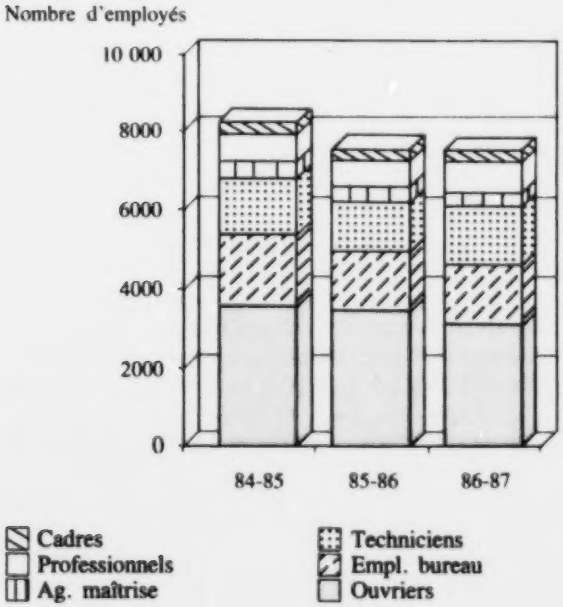
Un plan d'action comportant diverses mesures favorisant les personnes handicapées et les membres des communautés culturelles a été réalisé d'après le bilan du plan annuel 1985-1986. Dans le cadre d'un programme gouvernemental, le Ministère a recensé, parmi ses employés, les personnes handicapées, les membres des communautés culturelles et autochtones.

L'implantation de comités de santé et de sécurité dans les directions générales s'est poursuivie.

Plus d'un million de dollars ont été investis durant l'année dans le développement des ressources humaines

Graphique 1

**Effectifs réguliers autorisés au 31 mars**




| | Effectifs | | |
|---|---|---|---|
| | Cadres | Professionnels | Ag. maîtrise |
| 84-85 | 248 | 731 | 446 |
| 85-86 | 248 | 708 | 407 |
| 86-87 | 244 | 835 | 398 |

| | Effectifs | | |
|---|---|---|---|
| | Techniciens | Empl. bureau | Ouvriers |
| 84-85 | 1414 | 1783 | 3586 |
| 85-86 | 1251 | 1721 | 3224 |
| 86-87 | 1471 | 1495 | 3069 |

du Ministère. L'effort a porté notamment sur le développement des nouvelles technologies et la gestion intégrale de la qualité.

Conformément à l'objectif de partage des responsabilités en matière de gestion des ressources humaines, le Ministère a procédé à la déconcentration de la saisie des données dans l'ensemble des districts, en matière d'administration de la rémunération et des conditions de travail.

### 3.2 Ressources financières

Un budget de 1 640 226 200 $ a été attribué au ministère des Transports en 1986-1987, soit une diminution de 4,4 % par rapport au budget de l'année 1985-1986, qui s'établissait à 1 715 778 200 $.

Le tableau comparatif suivant fait état de la répartition des budgets par programme et élément de programme.

Tableau 2

**Affectation des budgets 1985-1986 et 1986-1987 par programme et élément de programme**

| | | 1985-1986 | 1986-1987 |
|---|---|---|---|
| **1.** | **Système de transport terrestre** | 408 030 500 $ | 409 171 500 $ |
| I | Recherche et développement | 11 445 300 | 10 146 100 |
| II | Transport des personnes | 394 859 100 | 397 119 900 |
| III | Transport des marchandises | 1 726 100 | 1 905 500 |
| **2.** | **Commission des transports du Québec*** | 10 283 800 | 9 725 800 |
| **3.** | **Construction du réseau routier** | 392 930 000 | 333 134 400 |
| I | Autoroutes | 106 199 500 | 102 415 500 |
| II | Routes principales | 128 123 000 | 102 764 800 |
| III | Routes régionales | 61 555 700 | 52 707 900 |
| IV | Autres routes | 97 051 800 | 75 246 200 |
| **4.** | **Conservation du réseau routier** | 453 539 200 | 439 892 700 |
| I | Conservation des infrastructures routières de transport | 335 013 900 | 326 010 700 |
| II | Activités de soutien | 62 422 800 | 60 789 000 |
| III | Soutien en matériel | 56 102 500 | 53 093 000 |
| **5.** | **Gestion interne et soutien** | 68 821 100 | 54 951 100 |
| I | Direction | 3 497 800 | 3 184 700 |
| II | Soutien administratif | 30 163 600 | 23 884 400 |
| III | Soutien technique | 6 262 600 | 5 703 400 |
| IV | Aide à l'amélioration du réseau municipal | 28 897 100 | 22 178 600 |
| **6.** | **Transport scolaire** | 301 362 200 | 308 860 400 |
| I | Aide au transport scolaire | 300 184 400 | 307 781 700 |
| II | Soutien administratif | 1 177 800 | 1 078 700 |
| **7.** | **Transport maritime et aérien** | 65 974 800 | 63 601 300 |
| I | Transport maritime | 34 212 200 | 32 358 600 |
| II | Transport aérien | 31 762 600 | 31 242 700 |
| **8.** | **Transport aérien gouvernemental** | 14 836 600 | 20 889 000 |
| I | Transport des personnes et des marchandises | 6 993 400 | 6 191 200 |
| II | Protection de la forêt | 7 343 200 | 14 697 800 |
| III | Fonds renouvelable | 500 000 | —— |
| **Total** | | **1 715 778 200 $** | **1 640 226 200 $** |

* La Commission des transports du Québec produit son propre rapport annuel.

# Partie II
# Activités par programme

## Chapitre IV
## Programme 1
## Systèmes de transport terrestre

### 4.1 Inventaire et recherche

#### *La recherche et le développement*

La Direction de la recherche a consacré l'exercice 1986-1987 à consolider sa gestion des différents programmes d'aide et de l'entente auxiliaire sur le développement des transports. Il faut souligner aussi sa participation et son appui au Conseil de la recherche et du développement en transport (C.R.D.T.), le développement de l'utilisation de l'informatique comme outil et l'expansion de la compétence en matière de statistiques offerte aux unités administratives du Ministère.

#### *Le Comité ministériel de la recherche*

Afin d'assurer la coordination des activités de recherche au sein du Ministère, la Direction a travaillé en collaboration avec le Comité ministériel de la recherche. Le mandat de cette instance consultative se résume en trois points:

— orienter et coordonner les activités de recherche du ministère des Transports;

— susciter et promouvoir des activités de recherche pour en optimaliser les retombées;

— conseiller le sous-ministre sur toute question relative à la recherche-développement en transport.

Le directeur de la recherche au ministère des Transports préside ce comité dont le secrétariat est assumé par un membre du personnel de la Direction.

Le Comité ministériel de la recherche a tenu six réunions et donné divers avis au cours de l'année. Il s'est notamment prononcé sur la mise en œuvre d'une nouvelle action concertée avec le Fonds pour la formation de chercheurs et l'aide à la recherche (F.C.A.R.), en matière de recherche et de développement touchant la gestion d'infrastructures routières, ainsi que sur le dernier programme d'aide à la recherche et au développement lancé récemment par le Ministère. Il a également établi un plan de classement des activités de recherche, dont l'exécution est confiée par contrat à des ressources extérieures au ministère des Transports.

#### *Le Conseil de la recherche et du développement en transport*

Le Conseil de la recherche et du développement en transport a été créé par un amendement à la Loi sur les transports, le 20 juin 1985, pour prendre en charge la consultation, la promotion et la concertation dans le domaine de la recherche et du développement en transport au Québec. Le responsable de la Direction de la recherche est membre du conseil et de son exécutif.

#### *Direction de la recherche*

Dans le domaine de la recherche et de l'innovation technologique, l'entente auxiliaire sur le développement des transports a permis le démarrage de deux projets d'envergure dans le secteur du transport urbain et interurbain: le développement, sur une période de quatre ans, d'un bogie pour applications interurbaines ainsi que le développement, sur une période de deux ans, d'une caisse de métro. Ces deux projets sont financés conjointement par le Ministère et Transports Canada.

Des projets représentant des engagements de quelque 12 000 000 $ ont été inscrits au volet recherche et développement de l'entente auxiliaire dans les secteurs du transport routier et ferroviaire des personnes et des marchandises. L'un des projets vise la démonstration en service commercial des autocars articulés développés par Prévost Car. D'autres projets évalués à environ 5 000 000 $ sont à l'étude, notamment dans le domaine de l'aéronautique.

Parmi les innovations technologiques auxquelles la Direction s'est intéressée au cours de l'année, mentionnons le développement de systèmes-experts en particulier pour l'entretien du réseau routier et les différentes applications de la micro-électronique au transport.

D'autres recherches ont été entreprises sur différents sujets tels que les caractéristiques de la main-d'œuvre professionnelle au Ministère.

La réorganisation administrative de la Direction a fait disparaître le Service de recherche en systèmes et socio-économie des transports et a ramené au Service de la statistique la fonction recherche en macro-économie des transports.

Dans le secteur de la statistique, les trois dossiers les plus importants traités au cours de l'année sont:

A) la réalisation d'une première édition d'une publication annuelle, le « Mémento statistique des transports au Québec », présentant des données statistiques sur l'ensemble du secteur des transports au Québec;

B) la poursuite des travaux d'implantation d'une banque de données sur le transport par taxi, en collaboration avec la Direction générale du transport terrestre des personnes et l'industrie du taxi;

C) l'organisation en une banque de données des informations de Statistiques Canada sur l'industrie québécoise du camionnage pour répondre aux besoins ministériels.

Quant aux activités relatives à la planification et au développement de la recherche, les arrangements techniques avec le Fonds pour la formation de chercheurs et l'aide à la recherche ont été réglés. Ces arrangements consistaient à préparer un texte sur les objectifs, la problématique et les avenues de recherche pour une nouvelle action concertée sur l'entretien et la réfection du réseau routier. Les aspects administratifs seront mis au point au cours de la prochaine année. L'objectif de cette approche concertée pour la recherche est de faciliter la coordination des efforts de recherche orientés vers l'entreprise, les universités, les collèges, les institutions publiques de recherche, les ministères intéressés et le F.C.A.R.

La Direction a fait un examen des pratiques du Ministère relatives à la diffusion des résultats d'études et de recherches en transport et les a comparées aux méthodes utilisées par d'autres organismes œuvrant dans le même domaine. Elle a jeté les bases d'un système d'information scientifique favorisant les relations entre les chercheurs, les experts et les utilisateurs de rapports d'études et de recherches. Cette fonction dynamique sera axée sur deux mandats concomitants: la concertation par l'animation dans les milieux d'étude et de recherche, au moyen du bulletin d'information scientifique « Recherches transport », puis la coordination de la présentation et de la diffusion des résultats d'études et de recherches par la publication des rapports dans une collection intitulée « Études et recherches en transport ».

### *Soutien à la recherche*

La Direction de la recherche a fourni une assistance professionnelle et technique à divers organismes au cours de l'année. Elle s'est aussi chargée d'évaluer les demandes de subvention adressées au Ministère par des chercheurs ou des organismes privés, pour des projets de recherche. Au cours de l'année, la Direction a géré 23 projets de recherche dans le cadre du programme d'aide à la recherche-développement en transport. Ce programme a aussi fait l'objet d'une révision mineure sur le plan technique et administratif. Ces éléments ont été ajoutés à de nouveaux documents d'information, soit un dépliant, une brochure et un formulaire.

La Direction a également représenté le Ministère aux comités techniques de l'Association des routes et transports du Canada (A.R.T.C.) et a participé à de nombreux comités techniques internes à titre de spécialiste.

Pour sa part, le personnel s'est rapidement engagé dans une large perspective de recherche et de veille scientifique. C'est ainsi que la Direction a organisé divers types de rencontres et participé à des colloques nationaux et à des congrès internationaux.

### *Comités spéciaux*

En juin 1986, le ministre des Transports mettait sur pied neuf comités chargés d'étudier certaines activités du Ministère et de lui faire des recommandations. Chaque comité était présidé par un député de l'Assemblée nationale et regroupait des spécialistes du Ministère.

Ainsi, plusieurs directions et services ont participé à l'élaboration et à la rédaction de ces rapports. De plus, la Direction des communications s'est chargée de la révision linguistique et de la publication de ces rapports, qui ont tous fait l'objet d'une conférence de presse au moment de leur parution.

Voici la liste de ces comités:

- la signalisation routière, présidé par monsieur Henri Paradis, député de Matapédia ;
- le taxi, présidé par monsieur Michel Bissonnet, député de Jeanne-Mance ;
- les traverses maritimes, présidé par madame Claire-Hélène Hovington, députée de Matane ;
- l'application de la réglementation et les questions pénales, présidé par monsieur Réjean Doyon, député de Louis-Hébert et adjoint parlementaire au ministre des Transports ;
- les haltes routières, présidé par madame France Dionne, députée de Kamouraska-Témiscouata ;
- la voirie, les réclamations et la protection de l'environnement, présidé par monsieur Yvon Vallières, député de Richmond ;
- l'entretien du réseau routier, présidé par monsieur Robert Middlemiss, député de Pontiac ;
- le service aérien gouvernemental, présidé par monsieur Jean Leclerc, député de Taschereau ;
- les limites de vitesse, présidé par monsieur Paul Philibert, député de Trois-Rivières.

## 4.2 Transport des personnes

### *Transport en commun*

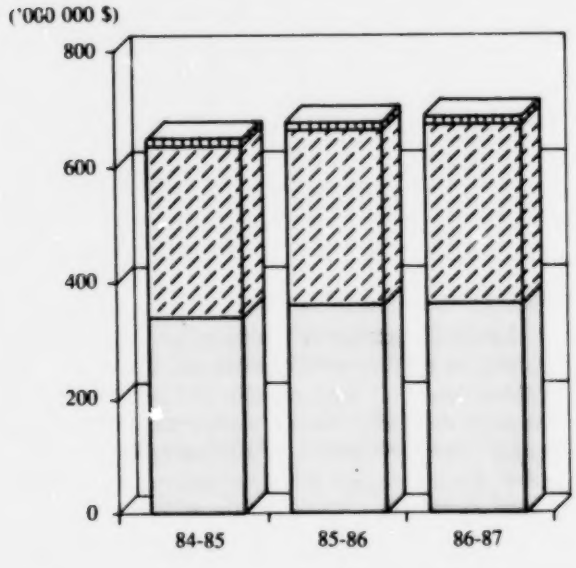
L'intervention gouvernementale en vue d'assurer des services de transport collectifs conformes aux besoins de la population a été marquée principalement par l'application du programme d'aide financière ainsi que diverses études et activités.

### A) Le programme d'aide

Les organismes municipaux et intermunicipaux chargés de fournir des services de transport en commun et de transport adapté ont bénéficié d'une aide totalisant 381 641 500 $ au cours de l'année. Ce chiffre indique un net ralentissement du taux de croissance des subventions avec une augmentation de seulement 1,4 % en 1986-1987, comparativement à 7,4 % en 1985-1986.

Graphique 2

**Subventions aux services de transport**




| | Contribution | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Tr. adapté | Tr. scolaire | Tr. en commun | Total |
| **84-85** | 10,7 | 295,4 | 339,9 | 646,0 |
| **85-86** | 11,7 | 300,2 | 362,1 | 674,0 |
| **86-87** | 12,6 | 307,8 | 364,6 | 685,0 |

La contribution financière du Ministère s'établit comme suit:

— subventions aux revenus produits par les organismes publics de transport 132 858 700 $

— réductions tarifaires consenties aux utilisateurs de laissez-passer mensuels 49 029 100 $

— service d'exploitation des trains de banlieue de la région de Montréal 21 403 600 $

— transport adapté aux personnes handicapées 12 591 000 $

### B) Les immobilisations du métro

Les dépenses en immobilisations assumées par le Ministère se chiffrent à 55 686 000 $. Sur la ligne numéro 5, le tronçon de Castelneau — Saint-Michel a été mis en service en juin; les travaux aux stations Côte-des-Neiges, Université de Montréal et Outremont se poursuivent toujours. Sur la ligne numéro 2, la station Côte-Vertu a été reliée au réseau en octobre.

La contribution du Ministère aux dépenses engagées pour la construction du métro est versée d'après le service de dette. Cette contribution a atteint 109 036 400 $ en 1986-1987.

### C) Les immobilisations des organismes publics de transport

Ces organismes ont dépensé 36 000 000 $, principalement aux fins d'acquisition d'autobus urbains — 19 530 000 $ pour une livraison de 90 véhicules — et au parachèvement des centres administratifs et d'exploitation pour lesquels ont été déboursés 13 400 000 $. En outre, le terminus de la Société de transport de la rive sud de Montréal (S.T.R.S.M.) a nécessité des dépenses de 1 170 000 $ et ceux d'Youville et Les Saules de la Commission de transport de la communauté urbaine de Québec (C.T.C.U.Q.), 1 900 000 $.

La construction du centre de la Corporation intermunicipale de transport de la Rive-Sud de Québec (C.I.T.R.S.Q.) et l'agrandissement de celui de la Commission de transport de la communauté urbaine de Québec (C.T.C.U.Q.) ont été complétés; environ 75 % des travaux sont terminés au centre de la Commission de transport de la communauté régionale de l'Outaouais (C.T.C.R.O.).

La contribution du Ministère aux organismes publics de transport en commun, qui est versée d'après le service de la dette, a atteint 38 662 200 $ au cours de l'année.

### D) La modernisation des trains de banlieue

Dans le cadre du programme de modernisation de la ligne de train de banlieue Montréal-Rigaud, les travaux prévus dans les contrats accordés entre 1983 et 1986 pour la rénovation des stations ont été presque achevés. On a entrepris la rénovation de la gare à la station Valois ainsi que la phase I de la construction de la gare intermodale de Dorval. Tous ces travaux représentent un déboursé de 7 300 000 $.

La Société de transport de la communauté urbaine de Montréal (S.T.C.U.M.) et le Ministère collaborent à la planification d'un service de train amélioré et à son intégration au réseau de transport en commun sur le territoire de la communauté urbaine de Montréal. Une somme de 300 000 $ a été consacrée à l'analyse de l'impact du nouveau service sur les infrastructures ferroviaires et la signalisation, ainsi qu'à la préparation de plans et devis de modernisation du parc de véhicules. On prévoit aussi l'achat de matériel roulant additionnel pour répondre aux besoins d'un nouveau service intégré.

Des comités formés de représentants du Ministère et de la S.T.C.U.M. travaillent à un programme de réduction du coût d'exploitation de la ligne de train; les études portent notamment sur la billetterie, l'entretien des stations, l'approvisionnement en carburant, l'entretien des véhicules et les réparations majeures, le chauffage électrique des voitures et l'aménagement de la gare Windsor.

En outre, le Ministère a suivi avec attention l'évolution du projet de loi fédéral relatif à la Société Via Rail et aux services de trains de banlieue.

### E) Le cadre institutionnel et financier

L'encadrement institutionnel et financier du transport en commun a fait l'objet d'une révision globale au cours de l'année.

Le Ministère a jeté les bases d'une concertation entre les organismes concernés et a rencontré les représentants des 21 conseils intermunicipaux de transport (C.I.T.) de la région de Montréal pour analyser les problèmes des transporteurs ainsi que les lois et règlements en vigueur. Cette rencontre a donné lieu à la création de quatre comités de travail chargés de trouver une position commune des C.I.T. sur les points suivants:

- les questions d'interface entre eux, d'une part, et entre la S.T.C.U.M. et la ville de Montréal, d'autre part;
- les problèmes d'interface particuliers aux organismes situés au nord de la ville de Laval;
- l'exploitation, le financement et le développement des services de train de banlieue;
- le financement du transport en commun.

Se basant sur une étude réalisée en 1985 sur l'évolution du financement du transport en commun urbain, le Ministère a entrepris une réflexion sur le programme d'aide au transport en commun, de concert avec l'Association des transporteurs urbains du Québec (A.T.U.Q.).

### F) Le développement des réseaux de transport collectif

Le Ministère a continué d'accorder un soutien technique aux organismes municipaux et intermunicipaux de transport (O.M.I.T.) et aux municipalités désireuses d'organiser un service de transport en commun.

Quatre nouveaux O.M.I.T. ont été créés au cours de l'année, ce qui porte leur nombre à 29. Un service de transport en commun est maintenant offert par les municipalités de Saint-Augustin-de-Desmaures, Sainte-Brigitte-de-Laval, Drummondville, par le regroupement des municipalités de Saint-Étienne, Saint-Rédempteur et Bernières et, enfin, par le C.I.T. Le Gardeurois, qui comprend les villes de Charlemagne, Le Gardeur et L'Assomption.

### G) Le transport paracollectif

Des programmes pilotes de covoiturage et de taxi collectif ont été mis sur pied à la C.T.C.R.O. dans l'Outaouais, à la C.T.C.U.Q. à Québec et à la S.T.R.S.M. sur la rive sud. Le Ministère examine la possibilité d'en faire des services complémentaires et d'alternance aux modes de transport en place.

### H) Le transport par autobus

Le Règlement sur le transport par autobus a été amendé en 1986 en vue, notamment, de préciser les critères dont doit tenir compte la Commission des transports du Québec lors de la délivrance de nouveaux permis. Diverses formes de transport par autobus — nolisé, touristique, aéroportuaire, etc. — sont touchées par ce règlement.

On a complété au cours de l'année le programme d'essai des autobus articulés urbains, qui profitait d'une subvention de 50 % du Ministère. L'expérience aura permis de tirer des conclusions favorables à cette nouvelle technologie.

#### *Transport par véhicule-taxi*

Certaines modifications ont été apportées à la Loi sur le transport par taxi et aux règlements qui s'y rattachent. La loi a été modifiée dans le but, principalement, de faciliter le transfert des pouvoirs aux autorités régionales et de clarifier certains articles. Les modifications réglementaires concernaient le transport par limousine et l'augmentation du droit de transfert entre individus dans la région de Montréal.

Relativement au plan de rachat de permis de taxi à Montréal, 783 permis avaient été offerts par leurs détenteurs et 776 transactions étaient conclues au 30 mars 1987.

Le Ministère a publié, à l'intention des propriétaires de taxi et des associations de service, une brochure explicative sur la diversité des services offerts par cette industrie depuis l'allégement résultant des amendements à la loi.

***Transport adapté aux personnes handicapées***

Le réseau de transport adapté s'est enrichi de trois nouveaux organismes intermunicipaux et les 63 services qu'il compte maintenant desservent près de 75 % de la population québécoise dans plus de 450 municipalités.

Plus d'un million de déplacements par minibus adaptés ou par taxi ont été effectués par les 24 000 bénéficiaires de ces services. Un budget de 12 591 000 $ a été consacré à ce programme.

Le Ministère a continué d'encourager l'utilisation du taxi pour le transport des personnes handicapées. Une vingtaine de services de transport adapté ont conclu des ententes avec des entreprises de taxi à ce sujet.

Sur le plan technique, le Ministère a formé, avec le Bureau de normalisation du Québec, un groupe de travail sur la normalisation des fauteuils roulants dans le but d'améliorer l'accessibilité au transport adapté et d'en accroître la sécurité et le confort. Pour prévenir l'encombrement des services de transport adapté, le Ministère encourage l'amélioration de l'accessibilité au transport en commun régulier pour les personnes à mobilité réduite. À ce chapitre, une étude a été entreprise sur l'aménagement des véhicules et des structures d'accueil des divers réseaux de transport collectif.

## 4.3 Transport des marchandises

***Par camion***

Dans le domaine du transport routier des marchandises, deux objectifs majeurs ont inspiré les activités du Ministère: créer un environnement réglementaire plus moderne et orienter l'aide à l'industrie vers le développement et la recherche.

Il a poursuivi les travaux et négociations préparatoires à la réforme législative du camionnage interprovincial prévue par Ottawa, et ce, avec ses partenaires fédéraux et provinciaux. Il a tenu des discussions avec le Comité des transports du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (C.C.A.T.M.) sur le projet de loi fédéral C-19 qui prévoit, notamment, un test d'aptitude pour l'entrée d'un nouveau venu dans l'industrie du camionnage, ainsi qu'un test d'intérêt public pour une période transitoire approximative de cinq ans.

Au cours de l'année, le Ministère a participé à l'élaboration du Code canadien de sécurité routière que les provinces se sont engagées à adopter et à appliquer, de même qu'au mécanisme consultatif canado-américain.

Par ailleurs, afin de s'ajuster aux nouvelles réalités économiques, le Ministère a libéralisé certains encadrements réglementaires concernant les types de transport spécialisé comme la livraison de périodiques, le transport des ordures et les services de dépannage. Pour permettre aux transporteurs de rationaliser leurs services, il a étendu aux compagnies non parentes le droit d'obtenir des permis de transport supplétif, tout comme la possibilité de transférer des permis à contrat. L'ordonnance générale a été modifiée pour étendre l'application du concept de district métropolitain aux agglomérations importantes autres que Montréal. C'est ainsi qu'un district métropolitain a été créé dans la région de Québec.

Des consultations, effectuées dans toutes les régions du Québec auprès d'importants secteurs de l'industrie manufacturière et du transport, ont porté sur le transport général et en vrac, le système de transport de petits colis et le courtage. Des recommandations devraient en résulter prochainement.

Le Ministère a étudié, avec le concours de l'industrie du transport routier, la répartition des charges sur les véhicules de transport des produits pétroliers, du ciment, des copeaux et de la chaux. La réglementation sur les masses et dimensions des véhicules a été évaluée à la lumière des résultats de l'étude sur la stabilité et la manœuvrabilité des véhicules et de leur impact sur la chaussée. Cette étude a été menée par l'Association canadienne des routes et transports grâce à une subvention de 300 000 $ du gouvernement du Québec.

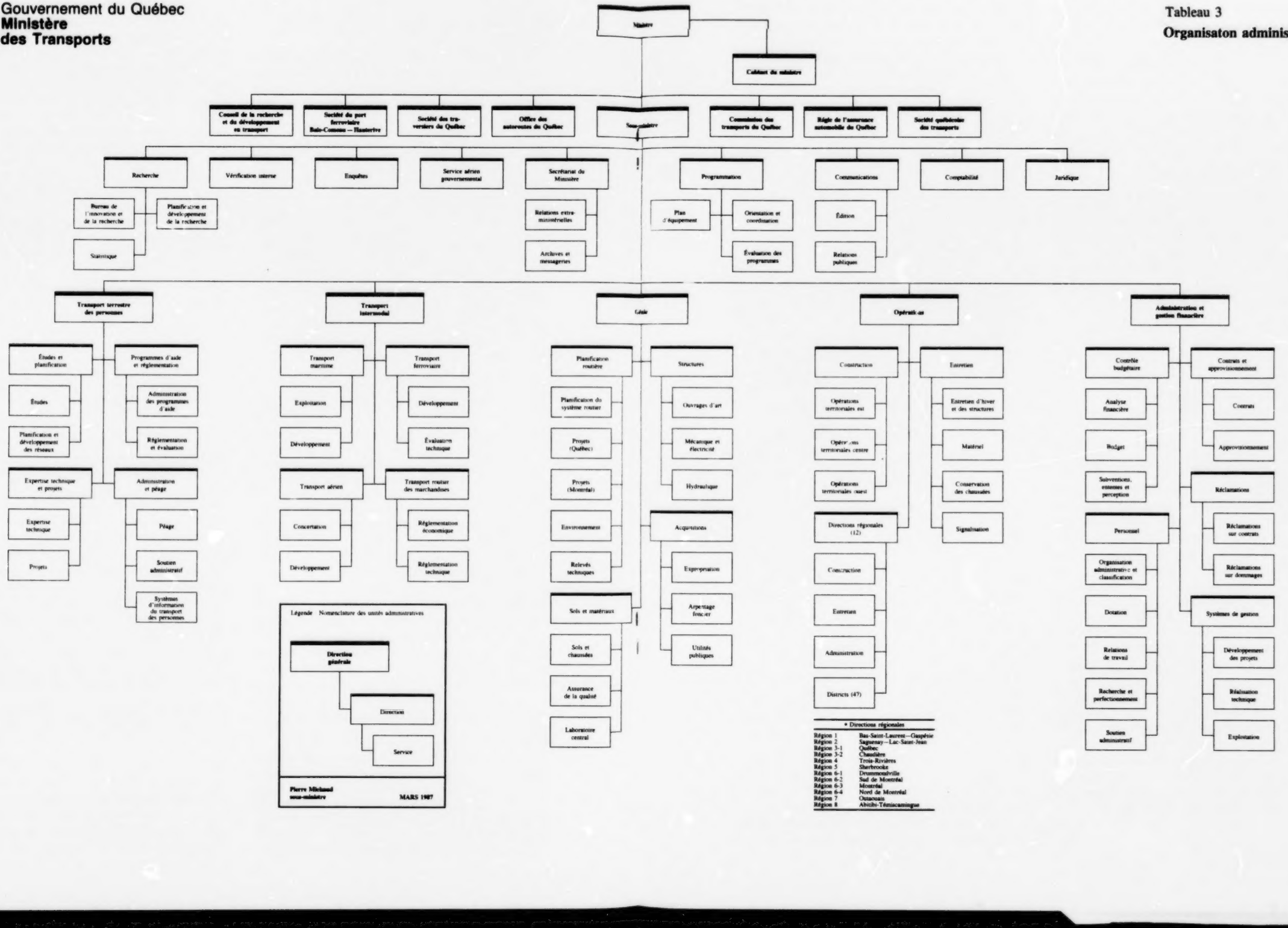
Un programme expérimental concernant les permis spéciaux pour les remorques à quatre essieux et les trains doubles de type B a été mis sur pied. La délivrance de ces permis éclairera le gouvernement sur les habitudes des transporteurs quant à ces nouvelles configurations de véhicule.

Par ailleurs, le Règlement sur l'arrimage est entré en vigueur en même temps qu'une modification au Règlement sur les matières dangereuses.

L'appui concerté des ministères du Revenu, de l'Énergie et des Ressources, de l'Agriculture, de la Régie de l'assurance automobile du Québec, de la Commission des transports et de la Commission de la santé et de la sécurité du travail du Québec a permis au bureau du Solliciteur général et au ministère des Transports de mettre en place un programme pilote de contrôle routier qui, dès la fin de l'exercice, donnait des résultats fort encourageants. Mettre fin à la dégradation excessive du réseau routier, à la concurrence déloyale

Gouvernement du Québec
**Ministère des Transports**

**Tableau 3**
**Organisaton administrative**




| • Directions régionales | |
|---|---|
| Région 1 | Bas-Saint-Laurent—Gaspésie |
| Région 2 | Saguenay—Lac-Saint-Jean |
| Région 3-1 | Québec |
| Région 3-2 | Chaudière |
| Région 4 | Trois-Rivières |
| Région 5 | Sherbrooke |
| Région 6-1 | Drummondville |
| Région 6-2 | Sud de Montréal |
| Région 6-3 | Montréal |
| Région 6-4 | Nord de Montréal |
| Région 7 | Outaouais |
| Région 8 | Abitibi-Témiscamingue |

que livrent les transporteurs illégaux aux transporteurs publics et percevoir tous les droits de transport exigibles, sont autant de buts visés par ce programme. Afin de cristalliser les objectifs, il a été nécessaire de créer un comité de coordination et un service de liaison, de former des peseurs, d'accorder une plus grande mobilité aux contrôleurs, aux agents et inspecteurs des groupes concernés. Le Ministère s'est aussi engagé à améliorer les centres de contrôle, de même que l'équipement des postes et des aires de contrôle.

Conscient du fait que l'efficacité et le développement du système québécois de transport routier des marchandises sont perfectibles, le Ministère a financé une douzaine de projets de recherche et de développement universitaires. Il y a consacré, en collaboration avec le Fonds pour la formation de chercheurs et l'aide à la recherche (F.C.A.R.), une somme de 300 000 $. Il a également accordé deux contrats d'étude, l'un visant à établir un portrait du transport par camion au Québec, l'autre portant sur le transport extra-provincial.

### *Par chemin de fer*

Le projet de loi C-18 (Loi nationale de 1986 sur les transports), portant sur le projet fédéral de réforme de la réglementation économique des transports, a fait l'objet d'une analyse et a donné lieu à certaines propositions de modifications concernant le transport ferroviaire au Québec.

Lors des audiences de la Commission canadienne des transports portant sur les requêtes en abandon de services et d'embranchements ferroviaires, le Ministère s'est opposé à ce que le Canadien National abandonne l'exploitation de la subdivision Saint-Raymond entre Jackson's et Rivière-à-Pierre, et de celle de Chandler entre Sainte-Adélaïde et Gaspé.

En vue de définir pour le Québec un véritable réseau ferroviaire de base, le Ministère a réalisé une étude du réseau ferroviaire du Nord-Ouest et de la Haute-Mauricie. Elle consiste en l'analyse de chaque tronçon en fonction de l'évolution de son trafic, du genre de produits transportés et de son importance actuelle et future dans le réseau ferroviaire québécois.

Le Ministère a analysé le projet d'amendement à la Loi sur le transport du grain dans l'Ouest pour en mesurer les conséquences au Québec, au niveau des futurs investissements sur le réseau ferroviaire, à l'avenir de la voie maritime et des ports du Saint-Laurent et à la production animale.

En outre, le Ministère a mené à terme l'étude préliminaire de faisabilité relative au projet d'implantation d'un service de train à très grande vitesse pour voyageurs, entre Montréal et New York.

Le Ministère entend adapter son projet de loi sur la sécurité du transport terrestre guidé au projet de loi fédéral sur la sécurité ferroviaire, lorsque ce dernier sera déposé.

Le Ministère a fourni un appui technique au Comité de transition du train touristique Hull—La Pêche, qui a pour mandat d'évaluer les conditions de rentabilité d'un tel service, ses retombées économiques et le cadre organisationnel et juridique le mieux adapté.

Le Ministère partage à part égale avec Transports Canada le coût d'une étude consistant à quantifier les économies potentielles attribuables à la rationalisation du réseau de chemins de fer de la Côte-Nord et à son électrification.

Il participe, avec les autres provinces, à une révision de la méthodologie de fixation des coûts ferroviaires servant de base à la facturation de Via Rail.

Enfin, le Ministère s'intéresse au concept du « chemin de fer d'intérêt local » comme autre possibilité d'exploitation d'embranchement à faible densité de trafic.

# Chapitre V
# Programme 3
# Construction du réseau routier

## 5.1 Orientations

Guidé par un souci de sécurité et de confort pour le public voyageur, le Ministère s'est appliqué durant l'année à développer dans toutes les régions un réseau routier mieux structuré, mieux équilibré et capable de répondre au flux croissant de la circulation. À cette fin, il a consacré une grande partie de ses activités au développement et à l'amélioration des chaussées et des structures ainsi qu'à l'élimination des sites dangereux.

Ces objectifs se sont traduits par les orientations suivantes:

— accorder une priorité à la poursuite ou au parachèvement de travaux déjà amorcés;

— tenir compte de l'impact économique et du développement régional résultant des investissements dans le réseau routier;

— réaliser d'importants ouvrages de protection et de réfection des structures;

— améliorer le réseau routier, notamment par l'adoucissement des pentes abruptes, la correction de courbes dangereuses et la réfection de la surface de roulement.

## 5.2 Travaux de génie

La planification de projets de construction et de réfection des routes et infrastructures suppose que le Ministère en a d'abord justifié la réalisation, après avoir fait les études appropriées.

Cette année, le Ministère a mené à terme 21 études d'opportunité, effectué 128 études hydrauliques, 48 sur la circulation et 94 sur les besoins d'éclairage.

Dans le même ordre d'idées, le Ministère a effectué des plans de chaussée pour 224 km de routes et 3 pistes d'atterrissage, effectué des sondages pour 891 km de routes et fait des recherches pour 420 sites de sources de matériaux (sable, pierre et gravier). Des plans ont aussi été élaborés pour 41 ouvrages d'art, 77 ensembles d'éclairage routier, 138 km de signalisation et 36 aménagements connexes (carrefours, haltes routières et postes de contrôle).

Il a procédé à l'arpentage foncier de 1 241 km de routes, négocié 1 921 ententes d'expropriation et déplacé 542 installations publiques.

Le Ministère s'est assuré de la qualité des travaux exécutés de même que des matériaux utilisés pour 773 sites s'échelonnant sur 4 480 km, il a procédé aux analyses de 11 164 échantillons, effectué 3 300 essais de matériaux et fourni 170 avis techniques sur du béton de ciment, des mélanges bitumineux et du matériel de métallurgie. Il a également procédé à une quarantaine d'analyses qualitatives de peinture, de pétrole et d'instruments.

Dans un autre champ d'activité, à savoir la sécurité et l'utilisation du réseau routier, on a inspecté 25 lieux d'accidents, répertorié 16 779 km de routes et effectué 1 826 relevés de circulation.

Soucieux d'améliorer l'intégration de ses travaux de génie dans un cadre de qualité de l'environnement, de protection du patrimoine et des terres agricoles, le Ministère a mené à terme 102 études d'impact, évalué 478 sites routiers et 66 sites archéologiques.

Par ailleurs, dans un but d'information générale, le Ministère a continué de produire et de diffuser des cartes du réseau routier, des sentiers de motoneige, des pistes cyclables et des cartes d'usage technique. Dans une perspective d'adaptation et d'évaluation, il a aussi révisé des normes techniques de construction et de signalisation.

## 5.3 Travaux routiers

Un budget global de 333 134 400 $ a été consacré à la construction routière en 1986-1987, soit:

— 102 415 500 $ aux autoroutes;

— 102 764 800 $ aux routes principales;

— 52 707 900 $ aux routes régionales;

— 75 246 200 $ aux autres routes.

Voici une liste des principaux travaux effectués au cours de l'année dans chaque région administrative.

### *Bas-Saint-Laurent — Gaspésie (01)*

La plus grande partie du budget de quelque 25 615 000 $ consacré à la construction routière dans le Bas-Saint-Laurent, soit près de 13 850 000 $, s'appliquait aux routes principales; 1 865 000 $ allaient aux routes régionales et 9 900 000 $ aux autres routes.

Le Ministère a presque complété la restauration du mur de protection contre la mer le long de la route 132 qui ceinture la péninsule gaspésienne. Il a procédé à des travaux d'amélioration de plusieurs tronçons de cette route, parfois en collaboration avec

d'autres organismes, comme la Société québécoise d'assainissement des eaux (ministère de l'Environnement). Par ailleurs, on a commencé d'appliquer, dans la région de Paspébiac, le programme visant à éliminer les passages à niveau. Ce programme se poursuivra dans les prochaines années.

### *Saguenay — Lac-Saint-Jean (02)*

Quelque 11 205 000 $ ont été affectés à la construction dans cette région en 1986-1987, soit 7 925 000 $ aux routes principales, 180 000 $ aux routes régionales et plus de 3 100 000 $ aux autres routes.

Des travaux, estimés à 2 700 000 $, ont permis de porter à quatre voies une section de la route 169 à Alma, de reconstruire un tronçon de cette route entre Saint-Prime et Saint-Félicien et d'en améliorer une autre partie entre Hébertville et la route 175.

Le Ministère a terminé, au coût de 1 300 000 $, les travaux de terrassement et de gravelage entrepris antérieurement sur la route 167, à l'entrée du parc de Chibougamau.

Il a consacré 1 400 000 $ à la réfection de la route 172 et à la construction d'une voie à circulation lente, ainsi que 3 800 000 $ à la reconstruction de la route 170 à Rivière-Éternité et de la route Bagot, qui donne accès au port de Grande-Anse.

### *Québec (3-1)*

La construction routière absorbait plus de 17 600 000 $ dans la région de Québec au cours de l'année, soit 5 500 000 $ pour les autoroutes, 3 200 000 $ pour les routes principales, 2 700 000 $ pour les routes régionales et 6 200 000 $ pour les autres routes. Le Ministère y consacrait aussi 9 300 000 $ aux infrastructures aéroportuaires.

Les principales réalisations sont les suivantes:

— le réaménagement géométrique du secteur Henri-IV — Quatre-Bourgeois dans Sainte-Foy;

— les travaux de prolongement du boulevard Henri-IV vers Valcartier;

— la mise en chantier du prolongement de la route 138 entre Middle Bay et Sandwash Pond;

— le début de la construction d'un lit d'arrêt à Tadoussac;

— divers travaux dans le cadre d'un protocole d'entente avec la ville de Sept-Îles pour la construction de la voie d'accès au quai de Pointe-Noire;

— l'achèvement des travaux de construction des infrastructures aéroportuaires et du pavage des rues à Saint-Augustin, sur la Basse-Côte-Nord.

### *Chaudière (3-2)*

Les travaux de construction ont entraîné des déboursés de plus de 15 200 000 $ dans cette région, soit approximativement 795 500 $ pour les autoroutes, 2 450 000 $ pour les routes provinciales, 4 365 000 $ pour les routes régionales et 7 600 000 $ pour le réseau local.

Les travaux dans deux importants chantiers de la route 132, dans la région 3-2, ont été achevés au cours de l'année ce sont:

— la reconstruction de la route à quatre voies, sur une longueur de 2,3 km, dans la municipalité de Saint-Romuald où 1 000 000 $ ont été investis cette année, une partie de ce travail devant être complétée en 1987;

— des travaux sur une longueur de 0,8 km dans la municipalité de Saint-David; une autre partie d'une longueur de 1,8 km sera complétée au cours de l'été 1987. L'ensemble de ces travaux est estimé à 2 800 000 $.

### *Trois-Rivières (04)*

Dans la région de Trois-Rivières, les travaux de construction ont coûté, en 1986-1987, près de 11 700 000 $ répartis comme suit: autoroutes, 2 785 000 $; routes principales, 2 520 000 $; routes régionales, 1 610 000 $ et autres routes, 4 775 000 $.

D'importants travaux y ont été amorcés. On a procédé, notamment, à la mise en chantier des ouvrages destinés à protéger les quatre piliers centraux du pont Laviolette des navires qui pourraient s'y heurter. Ces travaux, estimés à quelque 11 000 000 $, seront complétés au cours de l'année 1988.

### *Sherbrooke (05)*

Un budget de près de 15 500 000 $ a été consacré à la construction routière dans la région de Sherbrooke en 1986-1987, ce qui comprenait 5 300 000 $ pour les autoroutes, 3 270 000 $ pour les routes principales, 2 855 000 $ pour les routes régionales et le solde, environ 4 075 000 $, pour les autres routes. Voici quelques-unes des principales réalisations:

— des travaux de 3 335 000 $ sur une longueur de 3 km sur l'autoroute 10, dans la municipalité de Fleurimont, y compris notamment la construction de deux ponts et d'un ponceau;

— le réaménagement, au coût de 1 500 000 $, de l'échangeur Orford situé à l'intersection de l'autoroute 10, des routes 112 et 141, dans la municipalité du canton de Magog;

— le parachèvement de travaux, sur une distance de 12,6 km, sur les autoroutes 10 et 55 dans la ville de Sherbrooke et la municipalité de Fleurimont, travaux estimés à 360 000 $;

— le réaménagement de l'intersection de l'autoroute 55 et de la route 222 dans la ville de Sherbrooke et le canton de Brompton;
— l'achèvement de divers travaux d'amélioration sur les autoroutes 10, 55 et 410;
— des travaux de reconstruction et d'amélioration de diverses routes provinciales pour un montant global de 3 270 000 $;
— 2 855 000 $ ont été consacrés à des travaux sur près de 30 km de routes régionales, et 4 070 000 $ à des travaux sur les autres routes.

### *Drummondville (6-1)*

Les travaux de construction routière effectués dans la région de Drummondville ont nécessité des déboursés d'environ 1 150 000 $ pour les autoroutes, 1 345 000 $ pour les routes provinciales, 1 800 000 $ pour les routes régionales et 4 650 000 $ pour les autres routes, soit un total approchant les 8 950 000 $.

Parmi ces travaux, soulignons l'élimination de deux postes de péage sur l'autoroute 10, soit dans le canton de Shefford et à Granby.

En outre, quelque 500 000 $ ont été consacrés à l'amélioration de la route 137, dans Saint-Hyacinthe.

### *Sud de Montréal (6-2)*

Un montant d'environ 12 500 000 $ a été consacré à la construction routière dans la région de Montréal en 1986-1987, soit 4 500 000 $ pour les autoroutes, 2 500 000 $ pour les routes principales, 1 700 000 $ pour les routes régionales et 3 800 000 $ pour le réseau local.

Parmi les travaux entrepris, soulignons d'abord le prolongement de 3,52 km du boulevard Fréchette et le réaménagement de l'échangeur des autoroutes 10 et 35 dans les villes de Chambly et de Carignan, au coût de 3 435 000 $.

Des travaux estimés à 1 465 000 $, à Saint-Hubert, ont permis de séparer la circulation rapide (de transit) de la circulation locale et d'assurer une plus grande sécurité d'accès aux commerces locaux. Ces travaux comprenaient la construction d'une voie de service parallèle à la route 112 - 116.

Un poste de contrôle a été installé au coût de 627 000 $, aux abords de l'autoroute 15 (direction nord) à Candiac.

Le Ministère a investi des sommes importantes dans le cadre d'ententes avec deux municipalités. À Bedford, il a participé dans une proportion de 25 % (490 000 $ en 1986) aux travaux d'aménagement en section urbaine de la route 202; à Longueuil, il a partagé le coût de construction d'une section de 1,2 km du boulevard Jacques-Cartier et des améliorations au réseau routier adjacent. Dans ce dernier cas, le Ministère a investi 1 200 000 $.

### *Montréal (6-3)*

Les déboursés pour la construction routière dans la région de Montréal ont atteint 15 810 000 $ répartis comme suit: autoroutes, 12 550 000 $; routes régionales, 1 900 000 $; autres routes, 1 360 000 $.

Le Ministère a poursuivi en 1986-1987 des travaux d'envergure en prolongeant de 1,5 km et sur six voies l'autoroute Ville-Marie, entre le tunnel de ce nom et la rue Notre-Dame. Ce prolongement, exécuté au coût de 6 336 000 $, a été ouvert le 15 décembre 1986.

Le Ministère a commencé d'élargir le pont Viau reliant Montréal à Laval en vue d'y aménager, au coût global de 5 247 000 $, une voie de 3,65 m de largeur et de 500 m de longueur réservée aux autobus.

Des travaux évalués à 2 772 000 $ ont été exécutés sur l'autoroute Décarie, entre l'échangeur Turcot et le boulevard Métropolitain, en vue d'en améliorer la surface de roulement et le rendement.

Le Ministère a réaménagé, au coût de 1 500 000 $, le site de l'ancienne gare de péage sur l'autoroute 13, à Laval, en y construisant des voies rapides. Un poste de contrôle et une voie de desserte ont été aménagés du côté ouest des voies rapides.

Divers travaux relatifs à la modernisation des trains de banlieue sur la ligne du C.P. Montréal-Rigaud, ont été exécutés. Ainsi, 3 000 000 $ ont été investis à la station Cedar Park, à Pointe-Claire, pour la construction d'un passage piétonnier, la reconstruction des quais, l'aménagement des abords de la station, la construction des édicules, la signalisation, etc.

Le Ministère a réalisé pour 350 000 $ de travaux d'embellissement près des stations de Vaudreuil, Sainte-Anne-de-Bellevue, Cedar Park, Lakeside, Valois, Pine Beach et Vendôme sur la ligne Montréal-Rigaud.

Une somme de plus de 400 000 $ a été consacrée à la rénovation de la gare Valois, dans la municipalité de Pointe-Claire.

Une première phase de travaux de construction et d'aménagement a été entreprise à la station de Dorval. On y a consacré 1 137 836 $ en 1986-1987. Les travaux, partagés en deux phases, sont échelonnés sur quatre ans.

### *Nord de Montréal (6-4)*

Le budget de cette région, au chapitre de la construction, s'élevait à quelque 14 500 000 $, soit 5 000 000 $ pour les autoroutes, 2 700 000 $ pour les routes principales, 950 000 $ pour les routes régionales, 5 000 000 $ pour les autres routes et comprenait 850 000 $ en soutien.

Dans cette région, le Ministère a mis l'accent sur l'amélioration du réseau routier au cours de l'année. Mentionnons notamment:

— la construction de l'échangeur de l'autoroute 25 à la jonction de la route 158 dans la municipalité de Saint-Esprit, travaux qui seront terminés en 1987-1988;

— l'élimination de points dangereux et le rajeunissement des éléments routiers en place sur l'autoroute 25 dans Laval et Terrebonne;

— l'amélioration de la sortie 60 (Saint-Sauveur) de l'autoroute 15 par l'aménagement d'une voie d'accélération en direction nord, le long de la voie rapide;

— le parachèvement de travaux d'aménagement de la route 117 à quatre voies divisées au sud de Labelle ainsi que dans la municipalité de Prévost;

— la réfection de la route 131 à Lavaltrie, travaux qui seront terminés l'an prochain;

— la reconstruction d'un segment de la route 329 dans Morin Heights, à la suite de la reconstruction d'une autre section près du lac Bouchette.

Le Ministère a signé des protocoles d'entente avec les municipalités de Joliette, Saint-Michel-des-Saints, L'Épiphanie, Chertsey, Le Gardeur et Sainte-Adèle, en vue d'améliorer et d'urbaniser le réseau routier.

### *Outaouais (07)*

Dans l'Outaouais, les travaux routiers ont entraîné, durant l'année, des déboursés de plus de 19 115 000 $ répartis comme suit: autoroutes, 4 500 000 $; routes principales, 4 355 000 $; routes régionales, 3 800 000 $ et autres routes, 6 460 000 $.

Des travaux de 7 300 000 $ ont été exécutés sur l'autoroute 550 dans la ville de Hull, en vue de raccorder les boulevards Saint-Laurent et Montcalm.

La réfection de l'échangeur A-5 — Saint-Raymond a été terminée au cours de l'année. De plus, une somme de 1 330 000 $ a été consacrée aux travaux d'élargissement de structure et de réaménagement des voies.

Un montant de 4 000 000 $ a été affecté à la construction d'un tronçon de 2,3 km du boulevard La Vérendrye, dans la ville de Gatineau. Cette section de route a été ouverte à la circulation à l'automne 1986.

On a commencé de reconstruire, au coût de 2 900 000 $, le pont Gendron au-dessus de la rivière Gatineau, sur la route 366, au nord de Wakefield.

Le Ministère a aussi prévu 5 500 000 $ pour les travaux d'amélioration d'un tronçon de 13 km de la route 117, au nord du Domaine.

### *Abitibi-Témiscamingue (08)*

Dans cette région, le Ministère a consacré environ 14 875 000 $ au programme 3 au cours de l'année.

Ainsi, des travaux prévus au plan d'équipement ont été exécutés, notamment sur la route 117 dans le parc de la Vérendrye et l'avenue Larivière dans la ville de Rouyn-Noranda.

D'autres travaux ont été effectués à Notre-Dame-du-Nord, sur la route 391 à Anglier-Guérin, à Amos-Est, sur le chemin du lac Mourier et dans la ville de La Sarre.

# Chapitre VI
# Programme 4
# Conservation du réseau routier

## 6.1 Conservation des chaussées

Le réseau routier sous la responsabilité du Ministère s'étend sur 61 387 kilomètres, ce qui inclut les autoroutes, les routes principales et régionales, ainsi qu'une grande partie des routes municipales. Le coût d'entretien du réseau s'est élevé à 132 912 000 $ en 1986-1987. Les objectifs fixés sont, rappelons-le, de conserver les routes en bon état et d'assurer la sécurité et le confort au public voyageur.

La conservation des chaussées comprend des activités dont les plus fréquentes sont le surfaçage et le rapiéçage des chaussées pavées, le rechargement, le grattage et l'application d'abat-poussière sur les routes en gravier, l'entretien des abords de routes, des systèmes de drainage et des éléments de sécurité.

Tableau 4

**Longueur du réseau routier sous la responsabilité du ministère des Transports***
**(En kilomètres pondérés)**

| Type de route | Surface | | Total |
|---|---|---|---|
| | Pavé | Non pavée | |
| Autoroutes | 4 276 | — | 4 276 |
| Provinciales | 9 715 | 232 | 9 947 |
| Régionales | 8 019 | 592 | 8 611 |
| Municipales | 18 533 | 20 020 | 38 553 |
| **Total** | **40 543** | **20 844** | **61 387** |

* Ramenée sur une base de route à deux voies.

Afin d'améliorer sa performance, le Ministère a de plus en plus recours à des techniques d'entretien plus économiques. Ainsi, sur les autoroutes, lorsque la voie de dépassement est encore en bonne condition et que la voie de roulement nécessite une intervention, on procède maintenant au rabotage et au surfaçage de cette seule voie. Sur les routes à vocation locale, le traitement de surface est de plus en plus utilisé comme alternative à la couche d'usure traditionnelle. Ce procédé, en plus d'être très économique, assure un haut niveau de sécurité aux usagers.

Dans le cadre du programme d'implantation de postes de pesée sur les routes du Québec, quatre nouvelles unités ouvertes au cours de l'année sont venues s'ajouter aux 29 déjà en service. Le programme actuel prévoit l'ouverture de dix autres postes.

L'implantation de ce réseau doit permettre un meilleur contrôle de la réglementation existante sur le transport routier.

Tableau 5

**Principaux postes budgétaires**

| | 1985-1986 | 1986-1987 |
|---|---|---|
| Salaires et administration | 51 006 300 $ | 53 112 000 $ |
| Couches d'usure | 38 800 000 | 32 500 000 |
| Crédits régionaux | 44 000 000 | 39 800 000 |
| Chaussées rigides | 4 000 000 | 3 700 000 |
| Traitements de surface | 4 000 000 | 3 000 000 |
| Autres | 712 400 | 800 000 |
| **Total** | **142 518 700 $** | **132 912 000 $** |

## 6.2 Structures

Le réseau routier comprend 7 000 structures qui ont été inspectées et dont 560 ont subi des travaux d'entretien et de réfection pour un coût de 18 400 000 $.

D'autres structures, soit les 1 500 de juridiction municipale, ont aussi été vérifiées. Des subventions de 4 000 000 $ ont été versées pour la restauration de 105 d'entre elles.

Enfin, 605 000 $ étaient consacrés à l'entretien et à l'exploitation des quais et débarcadères.

## 6.3 Équipement de contrôle

Les activités d'entretien de l'équipement de contrôle ont augmenté comparativement à l'année précédente. Ainsi, on a procédé à l'entretien de 63 964 luminaires de rues et 760 feux lumineux, à la fabrication de 63 926 panneaux destinés à la signalisation au niveau du sol, de 34 913 plaquettes réfléchissantes pour garde-fous et de 1 407 panneaux devant être fixés à des structures surélevées.

Le marquage des routes a nécessité 1 523 150 l de peinture blanche et 1 721 385 l de peinture jaune. Pour donner plus de luminosité à la peinture, on y a ajouté 1 931 350 kg de microbilles de verre.

## 6.4 Entretien d'hiver

Pour l'entretien d'hiver (15 novembre - 5 avril), le réseau routier se partage en trois catégories:

a) les routes dont l'entretien est fait en régie par les employés du Ministère (7 300 km);

b) les routes dont l'entretien est confié à contrat à l'entreprise privée ou à des municipalités (21 000 km);

c) les chemins dont l'entretien est subventionné par le Ministère (40 000 km), mais assuré par des municipalités ou des M.R.C.

En 1986-1987, le Ministère disposait d'un fonds de 38 500 000 $ pour l'entretien en régie de 7 308 km de routes, incluant les salaires, les activités de planification, l'administration et le contrôle de l'ensemble des travaux de ce secteur. Le fonds excluait cependant les dépenses relatives à l'équipement et aux matériaux de déglaçage.

Le Ministère a octroyé 641 contrats (205 à des municipalités et 436 à des entrepreneurs) pour le déneigement et le déglaçage de 21 017 km de routes, au coût de 38 100 000 $. Il a consacré une enveloppe budgétaire de 33 600 000 $ à 1 359 municipalités ou M.R.C. pour l'entretien d'hiver de 33 100 km de routes ou chemins de responsabilité municipale.

Les besoins en matériaux de déglaçage ont été les suivants : 4 720 tonnes de chlorure de calcium, 500 000 tonnes de chlorure de sodium (sel) et près de 500 000 tonnes d'abrasifs; ils ont occasionné des dépenses de 27 000 000 $.

Afin de rationaliser et de mieux contrôler ces activités, les systèmes d'information reliés à la gestion des travaux d'hiver ont été revus et améliorés. De même, on a amorcé une réflexion sur la mise en place de nouvelles normes en matière de matériaux, de matériel et de méthodes de travail qui devrait déboucher, dans les mois à venir, sur une gestion plus efficace des travaux d'entretien d'hiver.

## 6.5 Activités de soutien

L'entretien et l'exploitation des immeubles situés dans les 48 districts du Ministère ont coûté environ 5 375 000 $.

Les activités de soutien incluent le stockage des matériaux, l'entretien des cours et le fonctionnement des ateliers de menuiserie, auxquels on a consacré 4 400 000 $.

Des loyers, totalisant 25 316 000 $, ont été versés à la Société immobilière du Québec (S.I.Q.).

Enfin, la Direction de l'entretien a versé une somme de 3 800 000 $ pour couvrir les frais de déplacement et de perfectionnement de son personnel, le coût des radiocommunications et du traitement informatique, les honoraires professionnels ainsi que les indemnités pour dommages causés aux tiers.

## 6.6 Soutien en matériel

La valeur comptable du matériel destiné à l'entretien et à l'exploitation des infrastructures de transport était de 37 000 000 $ en 1986-1987. Ce parc d'équipement, formé de 7 140 composantes, avait coûté 83 000 000 $ à l'achat. Son renouvellement est assuré par l'achat annuel de quelque 700 unités.

Pour assurer l'entretien de son équipement, le Ministère dispose de 55 ateliers de réparation dans les districts et de deux ateliers généraux situés l'un à Québec et l'autre à Montréal. On dénombre 685 personnes affectées annuellement à l'entretien et aux réparations de l'équipement.

Dans ce secteur, le Ministère a alloué un budget de fonctionnement de 44 800 000 $ et un budget de capitalisation de 8 300 000 $ pour l'achat d'équipement et d'outils.

Dans le cadre de la politique gouvernementale sur l'économie d'énergie, le Ministère a poursuivi des essais de rendement sur des véhicules légers actionnés au gaz propane et au gaz naturel comprimé, sur les pneus radiaux, l'éclairage de jour des véhicules, etc.

La révision des sytèmes d'information reliés à la gestion du matériel a fait l'objet d'une étude complète. L'implantation globale de ces systèmes se réalise graduellement, comme il a été prévu au plan directeur du réseau informatique du Ministère.

Tableau 6

**Données sur le déneigement du réseau routier provincial**

**Longueur pondérée en km***

| Type de routes | Régie | Contrats | Subventions | Total |
|---|---|---|---|---|
| Autoroutes | 3 978 | 1 918 | — | 5 896 |
| Provinciales | 2 555 | 8 222 | — | 10 777 |
| Régionales | 581 | 7 192 | — | 7 773 |
| Municipales | 194 | 3 685 | 39 800 | 43 684 |
| **Total** | **7 308** | **21 017** | **39 800** | **68 130** |

* Au 14 mai 1987.

# Chapitre VII
# Programme 5
# Gestion interne et soutien

## 7.1 Gestion financière

Le Ministère estimait à 265 435 298 $ la valeur des 1 718 contrats qu'il a accordés au cours de l'exercice 1986-1987.

Voici un tableau des contrats accordés par secteur:

Tableau 7

**Répartition des contrats accordés**

| Secteur | Nombre de contrats | Valeur des contats |
|---|---|---|
| Construction | 336 | 131 330 000 $ |
| Entretien d'été | 492 | 51 890 000 |
| Entretien d'hiver | 641 | 38 100 100 |
| Entretien ménager des immeubles | 16 | 164 000 |
| Contrats de service | 233 | 43 951 298 |
| **Total** | **1 718** | **265 435 298 $** |

Le dernier montant apparaissant au tableau comprend un contrat de 20 322 502 $ pour la desserte maritime de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord, ainsi que des contrats de services professionnels totalisant 10 505 900 $ pour la route 138 sur la Côte-Nord, dans le cadre de l'entente fédérale-provinciale.

Le Service de l'approvisionnement a supervisé l'achat de biens pour un total de 197 653 939 $ réparti comme suit:

— 90 907 062 $ en commandes émises par le ministère des Approvisionnements;

— 13 222 330 $ de matériaux achetés directement par le Ministère;

— 93 524 547 $ de biens acquis par les unités administratives du Ministère.

Au cours de l'année civile 1986, le Ministère a étudié 88 réclamations relatives aux contrats, ce qui a nécessité 128 rapports d'études. Les montants réclamés s'élevaient à 10 145 415 $, soit 7 % de la valeur des contrats ayant fait l'objet de réclamations, valeur qui se chiffrait à 137 123 220 $.

Ces requêtes ont été traitées de la façon suivante:

— 51 offres de règlement représentant des déboursés de 1 716 190 $ ont été acceptées par les entrepreneurs;

— 12 propositions de règlement d'une valeur de 553 240 $ ont été refusées;

— 6 propositions d'une valeur de 128 000 $ ont été ignorées par les réclamants;

— 24 autres ont été rejetées par le Ministère après avoir été jugées non fondées.

Par ailleurs, 2 043 réclamations ont été produites contre le Ministère par des citoyens alléguant avoir subi des dommages à la suite de travaux routiers ou du mauvais état de la chaussée.

Ces dossiers ont été traités comme suit:

— 929 réclamations ont été refusées, 413 ont été réglées, 701 demeurent en suspens. Les montants réclamés totalisaient 2 944 476 $, le Ministère a payé 257 080 $ pour régler des dossiers ouverts en 1986, et 254 086 $ pour régler ceux qui avaient été ouverts antérieurement. Enfin, il a déboursé 2 707 465 $ pour le règlement de réclamations à la suite de jugements de cour ou pour des règlements hors cour.

De son côté, le Ministère a présenté plus de 5 200 réclamations contre des personnes ayant causé des dommages à sa propriété, notamment lors d'accidents de la route, ce qui lui a permis de récupérer quelque 3 600 000 $.

À la fin de l'exercice financier 1986-1987, le Ministère comptait 75 points décentralisés de saisie comptable au système S.Y.G.B.E.C, alors que 8 autres unités avaient accès à l'interrogation. Les gestionnaires de ces unités administratives peuvent donc connaître en tout temps l'évolution de leurs dépenses et l'état de leur budget. De plus, les délais de paiement aux fournisseurs, qui étaient d'au moins 45 jours en 1984-1985, sont passés à environ 30 jours en 1986-1987.

## 7.2 Administration

Le Ministère a consacré 871 460 $ à divers travaux d'aménagement d'immeubles au cours de l'année.

### *Vérification interne et enquêtes*

Le poste de directeur de la Direction de la vérification interne et des enquêtes a été aboli au cours de l'exercice financier 1986-1987, par mesure de compression des effectifs d'encadrement. Les deux services que comprenait cette Direction, celui de la vérification interne et celui des enquêtes, poursuivent leurs activités habituelles sous l'autorité directe du sous-ministre.

## 7.3 Communications

Au cours de l'exercice financier 1986-1987, certaines modifications ont été apportées à la structure administrative de la Direction des communications, notamment au Service des relations publiques, auquel fut intégrée la Division de l'audio-visuel; par ailleurs, les activités relatives à la publicité et aux expositions ont été regroupées dans une Division des affaires publiques. Ces sections s'ajoutaient aux divisions d'information et de relations de presse de Montréal et de Québec.

Au cours de l'année, la Direction a participé à une vingtaine d'expositions où elle a présenté, entre autres, le stand « Avant la route », traitant des étapes de planification d'un projet routier, ouvert à Expo-Québec et à Hull, le stand « Transports Québec, pour que ça bouge! », qui a permis aux visiteurs de la Foire de Montréal de se familiariser avec les réseaux de transport collectif et le Salon gouvernemental « Info-service plus ».

La Direction s'est occupée de la publication d'avis publics et d'appels d'offres ainsi que d'une cinquantaine de messages relatifs aux diverses activités du Ministère. Plusieurs éléments de promotion ont aussi été produits à l'intention des employés du Ministère à l'occasion de la Semaine de la santé et de la sécurité au travail.

La Direction a réalisé une dizaine de documents audio-visuels destinés à former ou informer les employés du Ministère. Elle a entrepris également de produire plusieurs enregistrements vidéo qui verront bientôt le jour.

La photothèque de la Direction des communications s'est enrichie de quelques milliers de diapositives et de photographies relatives aux activités du Ministère.

De nombreuses conférences de presse, préparées par la Division des relations avec la presse, ont porté sur Québecair, la nomination de deux femmes à des postes de cadres, la santé et la sécurité à Rimouski, l'opération « Portes ouvertes aux journalistes », l'autoroute Décarie (Montréal), les rapports de neuf comités formés pour examiner divers aspects des transports au Québec, etc.

Une trentaine de communiqués de presse ont été diffusés chaque mois et des recherches ont été faites pour répondre à plus d'une centaine de demandes de journalistes.

Le Service de l'édition a produit, au cours de l'année 1986-1987, environ 200 publications portant sur des sujets aussi variés que la recherche, la signalisation ou le transport des matières dangereuses ou des marchandises lourdes.

Les principales publications éditées au cours de l'année ont été le « Guide des services en transport au Québec », « La signalisation du produit touristique québécois », « La diversité des services de taxi » et le « Guide du chauffeur de taxi québécois », « Le réseau ferroviaire au Québec », vendues par les Publications du Québec, tout comme le « Répertoire des pictogrammes » et le « Guide d'utilisation de la scie à chaîne », qui a suscité beaucoup d'intérêt auprès des clientèles utilisant cet outil.

Le Service de l'édition a créé une nouvelle collection, intitulée « Études et recherches en transport », qui publiera les études réalisées par des chercheurs du Ministère ou subventionnées par lui. Le premier document publié dans cette collection a été le « Mémento statistique », qui regroupe plusieurs informations sur l'ensemble des modes de transport.

## 7.4 Systèmes de gestion

Le Ministère a commencé à réaliser son schéma directeur de l'informatique en concentrant ses efforts sur une stratégie de développement des six systèmes jugés prioritaires à la lumière de critères stratégiques, économiques et techniques. Ces systèmes portent sur les sujets suivants:

- la conception et le dessin assistés par ordinateur;
- la gestion des projets;
- la gestion des activités de construction et d'entretien;
- la mise à jour et l'exploitation des données de base sur les infrastructures;
- la conservation des infrastructures;
- le système d'information de gestion de la Direction des programmes d'aide et réglementation.

La stratégie adoptée comprend en outre la mise en œuvre de quatre études préalables :

- mise en place du cadre normatif de développement et assistance à la gestion stratégique des projets;
- modélisation globale des données du Ministère;
- élaboration de l'architecture globale des systèmes;
- étude des infrastructures technologiques.

Des comités directeurs ont été formés pour assurer la coordination de ces travaux, tout en garantissant un sérieux engagement des utilisateurs.

Le Ministère a également piloté plusieurs dossiers d'importance en matière de développement de systèmes concernant :

- des études de base sur l'implantation d'un système de micrographie des plans;
- le développement des fonctions bureautiques incluant notamment la poursuite de l'effort d'implantation du traitement de texte et l'élaboration de mécanismes permettant l'intégration textes - données;

— l'étude des besoins en vue de développer un système d'information sur le parc d'équipement et les logiciels du Ministère;

— l'analyse préliminaire et la recherche de solutions informatisées pour le suivi d'octroi de contrats;

— l'élaboration d'une politique ministérielle d'utilisation des micro-ordinateurs;

— l'analyse préliminaire et la modélisation des données pour l'élaboration d'un système d'information de gestion des subventions à la Direction des programmes d'aide et réglementation.

À ces diverses études, s'ajoutent d'autres réalisations techniques telles que :

— le transfert d'applications de l'ordinateur central sur un micro-ordinateur haut de gamme concernant le calcul des structures et l'hydraulique;

— l'adaptation du système d'inventaire des matériaux aux besoins des ateliers mécaniques des districts et du Service du matériel;

— la conception et la réalisation technique du système de préparation des demandes de paiement;

— l'étude préliminaire d'un système de suivi de la programmation et des enveloppes budgétaires;

— la réalisation et l'implantation, sur micro-ordinateur, d'un système d'analyse des données de traitements de surface;

— l'analyse, la programmation et l'implantation de la phase I du système de recrutement et de sélection du personnel occasionnel;

— l'implantation d'un système d'inventaire et de gestion de l'entretien des pièces de rechange des aéronefs au Service aérien gouvernemental;

— l'étude et le choix de logiciels de 4e génération afin de permettre aux usagers d'exploiter les données de différents fichiers emmagasinés dans l'ordinateur central.

Environ trente personnes/année ont été consacrées à l'amélioration et l'entretien de quelque soixante systèmes existants.

Quant aux activités relatives à l'exploitation des systèmes opérationnels, le Ministère a continué d'accorder une priorité à l'extension du réseau de traitement distribué. Cette opération, qui a été complétée au cours de l'exercice financier, avait pour objectif de rendre disponibles à l'ensemble des régions et districts, les systèmes informatiques en opération sur ordinateur central et sur mini-ordinateur. Après les régions de Montréal (6-3), Chaudière (3-2), Nord de Montréal (6-4), Drummondville (6-1) et Sud de Montréal (6-2), les autres régions ont été rattachées au réseau ministériel par l'installation de mini-ordinateurs dans les régions Saguenay — Lac-Saint-Jean (02), Québec (3-1) et Bas-Saint-Laurent — Gaspésie (01) et l'appariement des régions Outaouais (07), Abitibi-Témiscamingue (08), Trois-Rivières (04) et Sherbrooke (05) à des régions munies de mini-ordinateurs.

Plusieurs études concernant l'équipement et les logiciels d'exploitation ont été achevées durant l'année. À cet égard, quelque quarante micro-ordinateurs sont venus s'ajouter à l'équipement déjà existant. On a aussi fait l'achat de l'équipement pour le système de micrographie des plans.

Un équipement de type mini-ordinateur, capable de répondre aux besoins ministériels d'ingénierie, a été acquis et mis à l'essai par la Direction des structures. Le Service des relevés techniques et le Service des projets à Montréal ont ultérieurement reçu un équipement identique.

L'établissement du plan formel de sécurité s'est poursuivi. Des mécanismes ont été incorporés au moniteur de télétraitement et aux logiciels de base de données, dans le but d'améliorer la sécurité d'accès à l'information. L'entretien des différents systèmes d'exploitation, de progiciels de gestion et de moniteurs de télécommunication a permis d'assurer aux utilisateurs un service de traitement de qualité.

En ce qui concerne le traitement des données sur ordinateur central, le Ministère a procédé à une révision de la charge de traitement prévue pour les prochaines années et à une réévaluation des différentes options de traitement disponibles.

Du côté des télécommunications, un système de gestion de réseau a été élaboré. À la liaison interordinateur « ministère des Communications — Régie de l'assurance automobile du Québec », se sont ajoutées les liaisons avec les centres de traitement des ministères de la Justice et du Revenu. L'extension des applications S.A.G.I.P et S.Y.G.B.E.C. s'est poursuivie en collaboration avec les unités administratives concernées.

# Chapitre VIII
# Programme 6
# Transport scolaire

En permettant aux commissions scolaires régionales ou locales et aux institutions privées d'assurer les services de transport des élèves des niveaux préscolaire, primaire et secondaire, ce programme s'inscrit dans la volonté gouvernementale de rendre l'éducation accessible à l'ensemble de la population et ce, dans un objectif de démocratisation de l'enseignement et d'égalité des chances.

Le Ministère a consacré 307 781 700 $ à ce programme en 1986-1987, soit une augmentation de 2,5 % (inférieure au taux d'inflation) par rapport à l'année antérieure. La plus grande part de ce budget, soit 298 370 800 $, était affectée au transport quotidien (matin et soir) des élèves. Une autre partie, soit 6 960 000 $, versée à titre d'allocation supplémentaire, a servi à défrayer le coût de certains services de transport reliés à des activités éducatives tels que le transport complémentaire, interécoles et périodique, ainsi que le transport pour le programme maternelle-maison et animation. Une troisième tranche de 2 042 400 $ a été versée en allocations spécifiques pour financer le coût supplémentaire occasionné par le transport des élèves en difficulté d'adaptation et d'apprentissage (E.D.A.A.).

L'intégration des services éducatifs des niveaux primaire et secondaire s'est poursuivie durant l'année. Conséquemment, le nombre des commissions scolaires autorisées à administrer le service de transport est passé de 94 à 108, mais celui des institutions privées autorisées est demeuré stable à 17.

Le Ministère a entrepris une étude globale du transport scolaire qui permettra de dresser le bilan de la situation depuis 1982, tant sur le plan de l'offre de service que du financement. L'étude permettra aussi de définir les modifications souhaitables au nouvel encadrement financier devant entrer en vigueur le 1er juillet 1988.

Un comité ministériel a été créé en vue d'offrir un forum pour la discussion de problèmes de transport scolaire. Il regroupe des représentants de la Fédération des commissions scolaires catholiques du Québec (F.C.S.C.Q.), de l'Association des transporteurs d'écoliers du Québec (A.T.E.Q.) et de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec (A.P.A.Q.).

# Chapitre IX
# Programme 7
# Transport maritime et aérien

## 9.1 Transport maritime

Le programme de rationalisation des services de dessertes maritimes et de traversiers, en vue d'une efficacité maximale au moindre coût possible, a continué de faire l'objet de l'attention du Ministère au cours de l'exercice 1986-1987. L'application des ententes de services a été suivie de près afin d'assurer l'efficacité des subventions accordées dans ce domaine.

C'est ainsi que les personnes habitant les régions éloignées ou celles qui sont isolées ont pu profiter des avantages socio-économiques du Québec au même titre que les autres citoyens, grâce au maintien des services de communication maritime entre ces régions et les grandes agglomérations urbaines. C'est également dans ce but que le Ministère a renouvelé ses ententes avec les transporteurs maritimes qui assurent les dessertes de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord, des îles de la Madeleine et d'une vingtaine de postes et villages du Nouveau-Québec.

Pour la sixième année consécutive, l'île d'Anticosti a été ajoutée à l'itinéraire de la desserte de la Basse et de la Moyenne-Côte-Nord, sur une base saisonnière, tant pour le transport des personnes que des marchandises. Deux navires assurent la liaison de l'île avec la terre ferme.

Quelque 7 290 personnes et plus de 16 850 tonnes métriques de marchandises ont été transportées par les navires qui assuraient la desserte de la Basse et de la Moyenne-Côte-Nord et de l'île d'Anticosti, au cours de la période d'exploitation, soit du début d'avril 1986 à la mi-janvier 1987.

Le trafic enregistré à la desserte des îles de la Madeleine durant l'année était le suivant: 525 personnes et 16 480 tonnes métriques de marchandises.

Le ravitaillement des postes et des villages du Nouveau-Québec s'est traduit par la manutention de plus de 7 100 tonnes métriques de marchandises.

Dans le cadre de son programme d'aide aux services de traversiers, le Ministère a versé 28 597 700 $ en subventions au cours de l'année. Ce montant se répartit comme suit:

— 20 997 500 $ pour combler le déficit d'exploitation de la Société des traversiers du Québec, qui administre six traverses: Sorel — Saint-Ignace-de-Loyola, Québec — Lévis, Montmagny — île aux Grues, Saint-Joseph-de-la-Rive — île aux Coudres, Baie-Sainte-Catherine — Tadoussac, Matane — Baie-Comeau — Godbout;

— 1 194 000 $ pour l'exploitation des cinq services de traversiers suivants: Lotbinière — Deschambault, Rivière-du-Loup — Saint-Siméon, Notre-Dame-du-Lac — Saint-Juste-du-Lac, Havre-Aubert — île d'Entrée — Cap-aux-Meules, Harrington Harbour — Chevery — Aylmer Sound, les quatre premiers services étant exploités par l'entreprise privée, l'autre par la municipalité de la Côte-Nord-du-Golfe-Saint-Laurent;

— 4 210 200 $ pour la desserte maritime de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord, au départ de Rimouski, service assuré par Logistec Navigation inc. en 1986-1987 mais qui, à la suite d'appels d'offres lancés à l'automne 1986, est passé aux mains de Relais Nordik inc. qui commencera à l'exploiter le 1er avril 1987 pour une période de cinq ans;

— 2 075 000 $ pour la desserte maritime des îles de la Madeleine au départ de Montréal. Le Ministère a négocié un nouveau contrat de dix ans avec Navigation Madeleine inc., filiale à part entière de Gestion C.T.M.A. inc., commençant le 1er avril 1987 et se terminant le 31 mars 1997;

— 121 000 $ pour l'exploitation du navire-école de la Fondation Boscoville (110 000 $), pour le Conseil régional des transports de l'Est du Québec (4 500 $), pour les services que rend la municipalité de la Côte-Nord-du-Golfe-Saint-Laurent (2 000 $) et pour défrayer une partie des dépenses du colloque de la S.O.D.E.S. tenu à Sept-Îles (4 500 $).

Le Ministère a investi une somme de 530 000 $ dans les immobilisations suivantes:

— 200 000 $ pour l'aménagement de la plage de Kangirsuk au Nouveau-Québec afin d'y permettre le déchargement des marchandises;

— 122 800 $ pour des aménagements au quai de Port-Menier à l'île d'Anticosti;

— 66 500 $ pour rendre polyvalentes les rampes des débarcadères ferroviaires de Matane et de Baie-Comeau;

— 60 400 $ pour l'élaboration des plans et devis du *Mécatina II*, qui desservira les villages de Harrington Harbour, Chevery et Aylmer Sound;

— 51 400 $ pour compléter l'aménagement de la gare fluviale de Sorel;

— 28 900 $ pour compléter l'aménagement du débarcadère de Saint-Augustin en Basse-Côte-Nord, pour une étude concernant le futur quai de services techniques de la Société des traversiers du Québec et pour l'élaboration des plans et devis du bac qui desservira l'île Verte.

Au cours de l'année, le ministre des Transports a formé un comité pour étudier « le rôle et l'importance des traverses maritimes, leur mode de tarification ainsi que la situation des régions isolées ». La Direction du transport maritime a fourni une représentation et un important soutien technique à ce comité que présidait madame Claire-Hélène Hovington, députée de Matane. Le comité a déposé son rapport en novembre.

Plusieurs dossiers d'intérêt national, voire international, ont retenu l'attention du Ministère au cours de l'année. Dans cet ordre mentionnons: les négociations entre le Canada et les États-Unis au sujet du libre-échange, le projet de loi C-18 modifiant la Loi nationale sur les transports, le projet de loi C-21 modifiant la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes, le projet de loi C-75 modifiant la Loi sur la marine marchande et, plus particulièrement, l'article 4 traitant du recouvrement du coût des services de la Garde côtière canadienne, article que le Ministère a combattu avec tant de vigueur qu'il a réussi à le faire retirer du projet de loi.

Le Ministère a étudié la possibilité d'établir des points d'escale régulière pour navires porte-conteneurs aux ports de Matane et de Québec.

Dans le cadre de la coopération franco-québécoise, le Ministère a participé au projet d'établissement de chaînes intercontinentales de transport de marchandises sur l'Atlantique Nord en vue d'augmenter la quantité de marchandises conteneurisées transitant par les ports québécois.

La possibilité d'améliorer la desserte maritime des îles de la Madeleine au départ de Montréal a été étudiée par le Ministère. En précisant les principaux paramètres d'un service rationalisé, cette étude a permis au trésor public de réaliser des économies de plus de 6 000 000 $ (en dollars constants) sur la durée du contrat décennal accordé à Navigation Madeleine inc.

Une étude semblable concernant la desserte maritime de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord, a permis d'élaborer les termes de référence pour un appel d'offres de services auprès des entrepreneurs maritimes québécois. Le Ministère accordait à Relais Nordique inc., dont les services ont été retenus, un contrat quinquennal représentant une économie annuelle d'environ 1 000 000 $ pour le trésor public.

## 9.2 Transport aérien

Au cours de l'exercice 1986-1987, le Ministère a continué d'améliorer les services aériens sur la Moyenne et la Basse-Côte-Nord. Ainsi, une somme de 3 000 000 $ a été allouée à Québecair pour la desserte aérienne de onze villages situés entre Sept-Îles et Blanc-Sablon. Les avions HS-748 utilisés dans cette région ont été remplacés par des Convair 580 à la suite du transfert de Québecair à Nordair Métro.

Une aide financière d'environ 130 000 $ a été consacrée au maintien de trois traverses aériennes: île aux Grues — Montmagny, île d'Entrée — Havre-aux-Maisons, île Verte — Notre-Dame-des-Sept-Douleurs.

Le Ministère et la municipalité régionale de comté de Charlevoix ont convenu de poursuivre pour une deuxième année le programme pilote de développement d'un service aérien de troisième niveau entre Québec et Charlevoix.

Le Comité administratif de l'aéroport de Sherbrooke a décidé de mettre fin à une expérience menée depuis un an en vue d'établir une desserte aérienne entre cette ville, Montréal et Québec. Cette décision reposait sur le résultat d'un sondage effectué par le Ministère et sur le bilan de l'expérience.

Dans le cadre du développement des infrastructures aéroportuaires au Québec, le Ministère a analysé les demandes d'assistance financière de plusieurs municipalités ainsi que sa participation personnelle à l'exploitation des aéroports de Matagami et de la Grande Rivière.

Au cours de l'année, le Ministère affectait des crédits de l'ordre de 4 000 000 $ à l'exploitation d'une quinzaine d'infrastructures aéroportuaires. En outre, plus de 200 000 $ servaient à l'amélioration de la sécurité et à la protection des investissements; l'achat d'équipement lourd pour l'entretien des sites a nécessité pour sa part plus de 1 100 000 $.

Le Ministère a consacré aussi près de 11 600 000 $ à la construction, à l'achat d'équipement lourd et à l'exploitation des infrastructures aéroportuaires des villages situés dans le nord du Québec. Dans ce domaine, les principaux investissements ont été effectués à Inukjuak, Salluit, Kangirsuk, Ivujivik, Kuujjuaraapik et Chisasibi. En vertu de l'entente Québec-Ottawa sur le développement des aéroports situés au-delà du 55e parallèle, une partie du coût de ces travaux, soit un peu plus de 5 500 000 $, sera remboursé au Québec par le gouvernement canadien.

Le ministère des Transports a participé aux travaux du ministère de la Main-d'œuvre et de la Sécurité du revenu sur les besoins de formation professionnelle dans le secteur du transport aérien. À ce sujet, il a effectué trois sondages concernant les transporteurs aériens, les pilotes et les mécaniciens d'entretien d'aéronefs.

Dans le but de protéger les intérêts du Québec dans le domaine du transport aérien au Canada, le Ministère a procédé, notamment, à des études et des analyses sur les sujets suivants:

— les conséquences, sur le transport aérien, des négociations canado-américaines sur le libre-échange commercial;

— les accords bilatéraux avec les États-Unis;

— les amendements à la Loi sur l'aéronautique et la modification à la Loi nationale sur les transports;

— le projet de transfert de la gestion des aéroports de propriété fédérale à des groupes locaux ou régionaux;

— l'étude des programmes fédéraux (Rapport Nielsen).

D'autres études, rapports et analyses ont été produits à la suite de l'aménagement des aéroports de Kuujjuaraapik, Amos, Lebel-sur-Quévillon, Joliette, Saint-Georges de Beauce, Montmagny, Témiscamingue, Maniwaki et Lac-des-Loups.

Le Ministère a participé à deux groupes de travail mis sur pied par le gouvernement fédéral; l'un portait sur la revue de l'espace aérien canadien, l'autre sur le zonage aéroportuaire.

L'exploitation des héliports a fait l'objet de démarches auprès de la Société immobilière du Québec.

Le Ministère s'est aussi intéressé aux activités des transporteurs québécois et canadiens, particulièrement au sujet de leurs requêtes auprès de la Commission canadienne des transports pour l'obtention de permis d'exploitation.

Le Ministère a lancé durant l'année un concours portant sur la sécurité aérienne; des prix totalisant 10 000 $ seront offerts aux gagnants de ce concours.

# Chapitre X
# Programme 8
# Service aérien gouvernemental

## 10.1 Transport des personnes et des marchandises

Au cours de l'exercice 1986-1987, les aéronefs du Service aérien gouvernemental ont été moins utilisés que pendant l'année précédente. Les heures de vol enregistrées ont été de 9 935, soit 11 % de moins qu'en 1985-1986 (11 185).

Les hélicoptères, qui ont été employés pendant 6 030 heures, c'est-à-dire 60,7 % des heures totales, ont néanmoins accusé une baisse d'utilisation de 3 %. Ces appareils servent principalement à la protection du public et à la conservation de la faune.

Le transport aéromédical de 635 patients a nécessité 1 468 heures de vol. Le Service aérien gouvernemental utilise habituellement l'avion-ambulance DH-125 pour le transport des malades, des blessés, des parturientes et des nouveau-nés. En 1986-1987 cependant, plus de la moitié (333) de ces personnes ont été transportées par d'autres appareils du Service en des circonstances où l'avion-ambulance ne pouvait être utilisé.

Au chapitre de l'entretien de ses aéronefs, le Ministère a réalisé d'importantes économies en confiant à ses propres techniciens, à titre d'expérience pilote, la vérification générale périodique d'un avion F-27 ayant complété 24 000 heures de vol. Le Ministère songe à répéter, à l'avenir, une telle expérience qui s'est aussi avérée très profitable quant à la qualité des travaux exécutés.

Le Service aérien a nolisé 2 662 aéronefs privés pour le compte des ministères et organismes gouvernementaux, pour un coût total d'environ 5 300 000 $.

## 10.2 Protection de la forêt

La flotte d'avions-citernes du Ministère a été portée à 23 au cours de l'exercice 1986-1987, avec l'acquisition de deux nouveaux avions CL-215 achetés en vertu d'un programme fédéral-provincial de partage des frais.

En raison des conditions atmosphériques différentes de celles de l'année précédente, les activités des avions-citernes ont été moins intenses durant la saison estivale 1986; ils ont tout de même effectué 1 160 heures de vol pour aider à circonscrire 193 feux de forêt. Les opérations ont consisté en 8 368 largages, ce qui représente plus de 40,5 millions de litres d'eau déversés sur les foyers d'incendie.

Au cours de l'hiver, un avion CL-215 a fait l'objet d'un contrat de location pour aller combattre des incendies de forêt dans le sud des États-Unis.

# Chapitre XI
# Secrétariat du Ministère

De façon générale, le secrétariat du Ministère au Bureau du sous-ministre, est responsable de:

— la coordination, la rationalisation et l'harmonisation de l'action ministérielle tout en respectant les mandats et compétences de la structure administrative;

— l'accès à l'information et la qualité des services rendus aux citoyens;

— la gestion du fichier central des dossiers, des plans et des documents officiels du Ministère ainsi que de la messagerie.

La structure du secrétariat comprend le Service des relations extraministérielles et le Service des archives et messageries en plus des ressources affectées au fonctionnement du Bureau du sous-ministre et de la coordination exécutive.

## 11.1 Service des relations extraministérielles

Ce Service s'occupe des relations du Ministère avec les entreprises, associations ou ministères reliés au domaine des transports, tant sur le plan interprovincial que fédéral et international.

Le Conseil regroupant les ministres fédéral et provinciaux responsables des transports et de la sécurité routière a tenu deux réunions au cours de l'année, l'une à Toronto et l'autre à Ottawa. Les délibérations ont porté sur la réforme de la Loi nationale sur les transports — projet de loi C-18 — sur la loi concernant le transport routier effectué par les entreprises extraprovinciales — projet de loi C-19 — sur la sécurité des transports et sur la législation et les politiques fédérales.

Une rencontre entre les ministres fédéral et québécois des transports a permis de faire le point sur les principaux dossiers concernant les deux gouvernements. Il y fut question, notamment, de la réforme de la Loi nationale sur les transports, de la déréglementation du transport routier interprovincial, de l'entente auxiliaire sur les transports et de la participation financière d'Ottawa à la desserte maritime de la Moyenne et Basse-Côte-Nord.

Le Ministère a participé aux activités de diverses associations de transport regroupant des administrateurs gouvernementaux ainsi que des transporteurs, des fabricants d'équipement de transport et des consultants, dont: la Conférence canadienne des administrateurs en transport motorisé (C.C.A.T.M.), l'Association des routes et transports du Canada (A.R.T.C.) et l'Association québécoise du transport et des routes (A.Q.T.R.).

Dans ses échanges avec la France, le Ministère a traité de sujets tels que le transport en commun, la signalisation touristique, les statistiques de transport ainsi que le projet de chaîne transcontinentale de transport de marchandises sur l'Atlantique.

Dans le cadre du programme d'échange de fonctionnaires avec la France, le Ministère y a délégué l'un de ses hauts fonctionnaires pour une période de six mois; en retour il a accueilli trois élèves-ingénieurs de l'École nationale des travaux publics de l'État pour un stage de huit semaines.

Des représentants du Ministère ont effectué des missions aux États-Unis afin d'y étudier, entre autres, la déréglementation des divers modes de transport, l'industrie du taxi et l'implantation de l'informatique.

Le Ministère a aussi été l'hôte, en 1986-1987, de délégations de Grande-Bretagne et du Mexique.

### *Autres activités*
### *Exposition internationale de 1986 à Vancouver*

Le ministre des Transports du Québec, monsieur Marc-Yvan Côté, a présidé, le 2 mai 1986, à l'inauguration du pavillon du Québec à l'Exposition internationale de Vancouver. Il était accompagné du ministre des Communications, monsieur Richard French et du ministre du Commerce extérieur et du Développement technologique, monsieur Pierre McDonald. Le commissaire du Québec, monsieur Claude Benjamin, accueillait les invités. Les chroniqueurs d'Expo 86 ont accordé une mention d'excellence (cinq étoiles) au pavillon du Québec. Celui-ci a été visité par plus de 550 000 personnes depuis le début de l'exposition jusqu'à sa fermeture le 13 octobre 1986. Le pavillon du Québec a été démoli en décembre 1986. Le rapport financier de l'entreprise indique un surplus de 67 335 $ sur un budget de 5 553 500 $.

### *Les relations avec les citoyens*

Le Ministère a traité 24 demandes officielles dans le cadre de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels.

Un répertoire des principaux services publics offerts dans le domaine des transports a été publié pour la première fois. Il s'agit du « Guide des services en transport au Québec », destiné aux usagers des systèmes et modes de transport.

## 11.2 Service des archives et messageries

Le Service des archives et messageries assure la conservation et la circulation des documents officiels du Ministère ainsi que les services de courrier et de messageries. Il comprend une Division archives et plans et une Division courrier et messageries.

### *Archives et plans*

La collection de plans du Ministère comprend environ 350 000 feuillets dont les 8 000 qui sont venus l'enrichir au cours de l'année.

Plusieurs études ont été entreprises en vue d'accroître l'efficacité des services de conservation des archives et de leur accessibilité. C'est ainsi qu'un comité a formulé diverses propositions, dont la création d'un système intégré de micrographie qui a reçu l'approbation du Conseil du trésor et qui sera implanté au cours de l'année 1987-1988.

Ce système constitue une innovation technologique qui intègre, à la fonction de production de microfiches, un système de gestion des données concernant les plans.

Par ailleurs, la Division archives et plans a reprographié, pour les différentes unités administratives, plus de 34 000 feuillets de plans, soit environ 200 000 copies, au cours de l'année.

En outre, plus de 1 700 boîtes de documents ont été remises au centre de préarchivage du gouvernement.

### *Courrier et messageries*

Cette division coordonne à l'échelle ministérielle l'application des politiques, normes et procédures établies par le ministère des Approvisionnements et Services en matière de gestion du courrier.

Elle gère aussi, au centre administratif de Québec, un poste de regroupement du courrier desservant les différents édifices de la région de Québec.

Ainsi, au cours de l'année 1986-1987, plus de 734 000 lettres et 43 600 colis ont été manipulés à cette division où l'on effectuait aussi 222 expéditions massives de documents, totalisant plus de 52 000 enveloppes.

### *Le centre de documentation*

Le centre de documentation du Ministère regroupe plus de 20 000 documents comprenant des volumes, des rapports d'études et des rapports techniques en provenance du Québec, du Canada, des États-Unis et d'Europe.

Le budget de fonctionnement du centre, incluant la collection de volumes et les abonnements, s'est élevé à 91 270 $.

Le centre a prêté environ 13 000 documents durant l'année, il a répondu à quelque 18 000 demandes d'information et effectué des recherches sur système informatisé pour satisfaire à plus de 400 demandes.

Ministère des
Trans orts

Imprimé au Québec, Canada